(Étranger : 60 Centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

LEMBERG

le favori du Grand Prix de Paris.

Lemberg, par Galicia et Cyllene, à M. Fairié, monté par B. Dillon, vainqueur du Derby d'Epsom.

(Voir pages 448 et 449)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

Lire *Je sais tout*

Paraissant le 15 de chaque mois

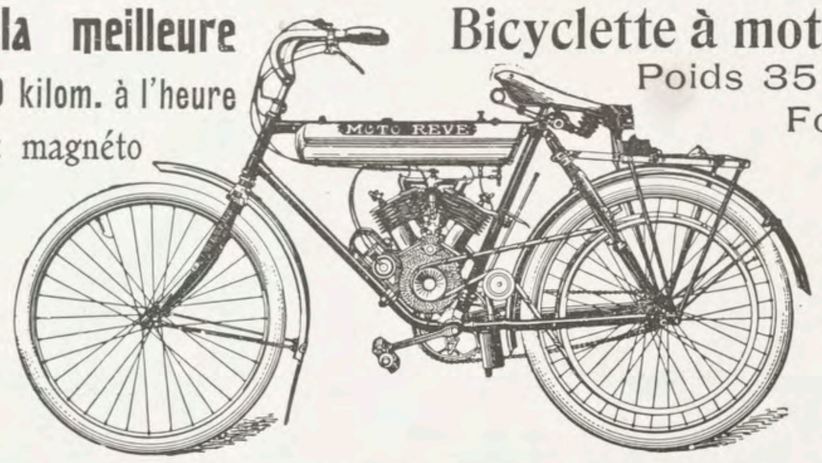
LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR du Touring-Club de France en 1908 et 1909

Reconnue la meilleure Bicyclette à moteur léger

Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
2 cylindres et magnéto

Poids 35 kg.
Force 2 HP



DOUCE
SIMPLE
GENÈVE

ROBUSTE
SILENCIEUSE
SUISSE

la voiture de tourisme
la plus pratique

Double Phaéton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :
29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISYN

Chemins de fer de l'Etat. — *Paris à Londres via Rouen, Dieppe et Newhaven, par la gare Saint-Lazare.*

Services rapides tous les jours et toute l'année (dimanches et fêtes compris).

Départs de Paris Saint-Lazare : à 10 h. 20 matin (1re et 2e classes seulement) et à 9 h. 20 soir (1re, 2e et 3e classes).

Départs de Londres : Victoria (Compagnie de Brighton) à 10 heures matin (1re et 2e classes seulement). London-Bridge et Victoria à 8 h. 45 soir (1re, 2e et 3e classes).

Trajet de jour en 8 h. 40.

Grande économi . — Billets simples, valables pendant 7 jours : 1re classe, 48 fr 25 ; 2e classe, 35 francs ; 3e classe, 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour, valables pendant un mois : 1re classe, 82 fr. 75 ; 2e classe, 58 fr. 75 ; 3e classe, 41 fr. 50.

Ces billets donnent le droit de s'arrêter, sans supplément de prix, à toutes les gares situées sur le parcours, ainsi qu'à Brighton.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures

N'EMPLOYEZ QUE LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS DE MEILLEURES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

SAVON DENTIFRICE VIGIER — *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entret des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Bora S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS*

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISI

POURQUOI

payer des prix fous dans des maisons trop chères ?
avoir du mauvais travail dans des maisons trop bon marché ?

QUAND VOUS POUVEZ VOUS ADRESSER A LA

CARROSSERIE VINET

Ancienne Maison VINET & BOULOGNE

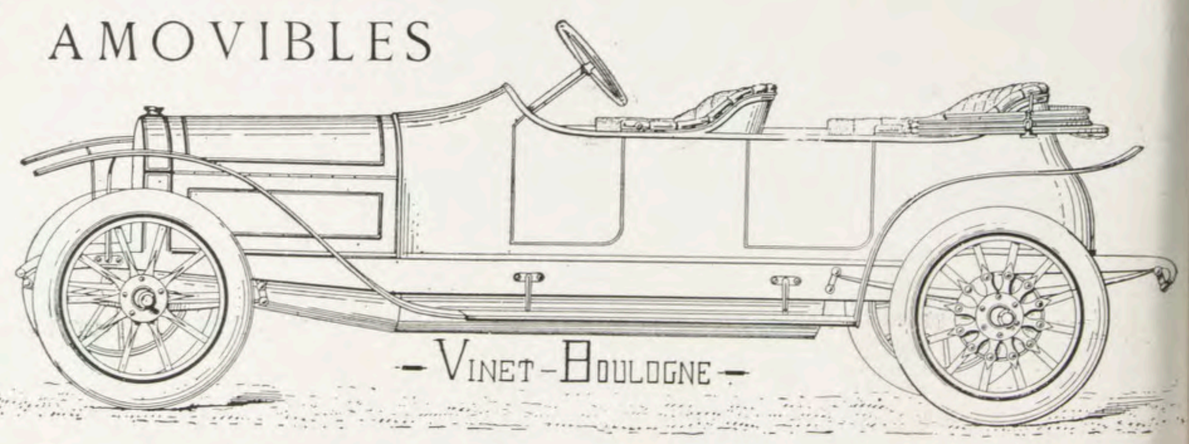
LA PLUS AVANTAGEUSE DES GRANDES MARQUES

qui peut souvent, grâce à son outillage, approcher les prix de marques très secondaires

CARROSSERIES AMOVIBLES

TORPILLEURS

AÉROPLANES



Demander le Tarif n° 17

44, Quai de Seine, COURBEVOIE (Seine)

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. June 25 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

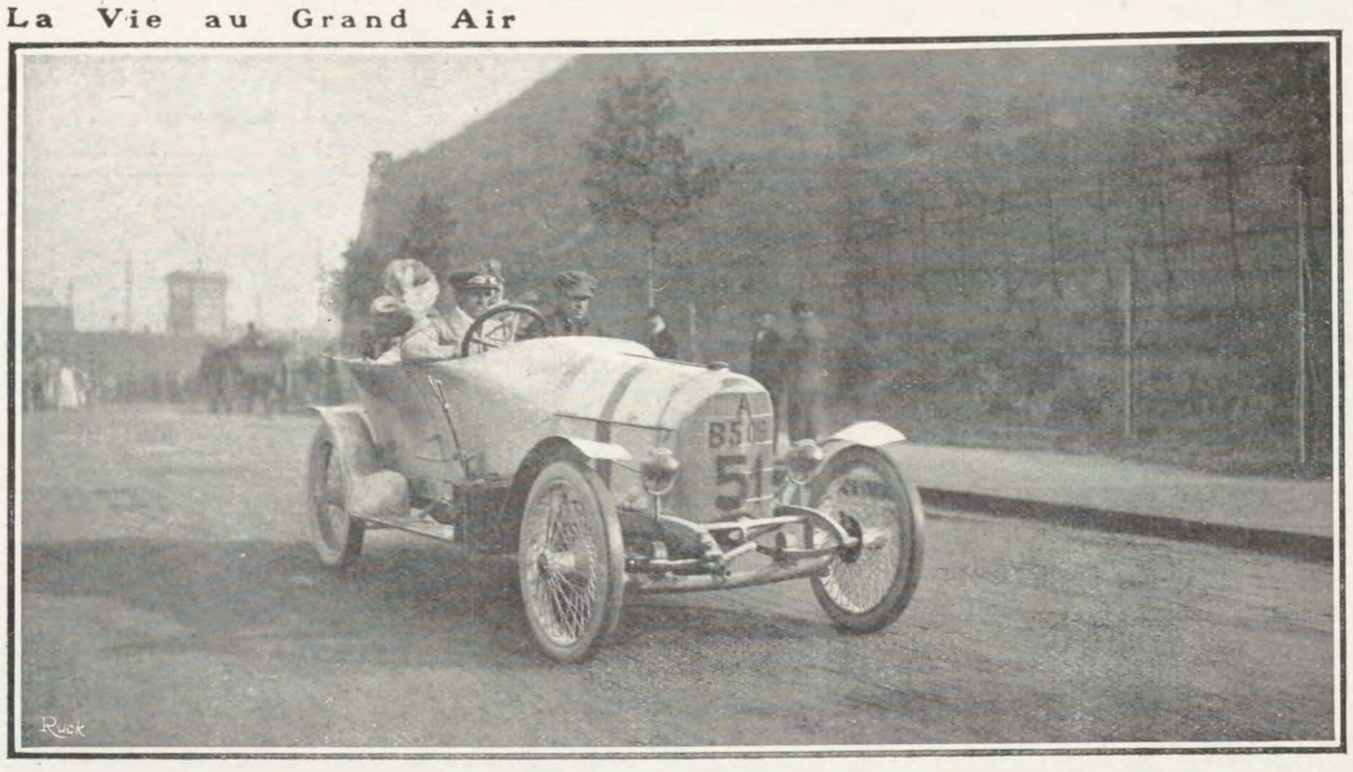
25 Juin 1910 — N° 614
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

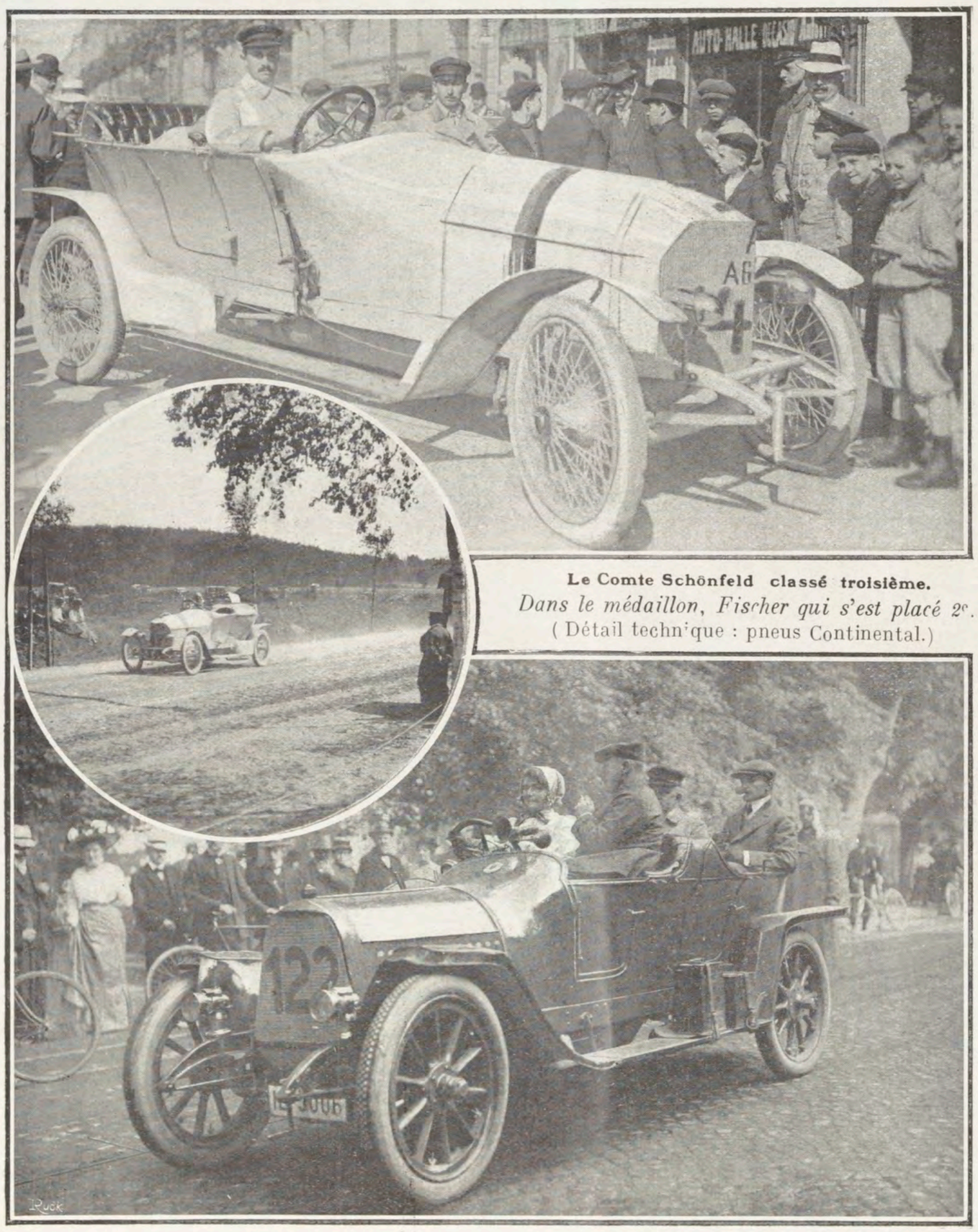
AU MEETING DE ROUEN — Mlle GENEVIÈVE VIX, MÉCANICIEN DE DICKSON

Il faut remonter aux inoubliables journées de Reims pour trouver un succès sportif et mondain à la fois comparable à celui qu'a rencontré le meeting de Rouen, commencé dimanche dernier et qui ne se terminera que dimanche prochain. Notre photographie représente un épisode caractéristique du meeting : Mlle Geneviève Vix, de l'Opéra-Comique, qui contait l'autre jour, dans Femina, *ses débuts comme passagère, débuta ici dans le rôle de mécano et aida l'excellent pilote Dickson à régler son équilibreur.*



Le gagnant Porsche à Metz.

C'est une voiture autrichienne qui prit les trois premières places dans la Coupe, ce qui ne fut pas sans étonner les constructeurs allemands, très désappointés. (Détail tec! nique: pneus Continental.)



Le Comte Schönfeld classé troisième.

Dans le médaillon, Fischer qui s'est placé 2e.
(Détail techn'que : pneus Continental.)

Une concurrente.

Mme Lili Sternberg, une habile chauffeuse, prit part à l'épreuve. Elle fit tout le parcours et se classa très honorablement.

La Coupe du

La dernière épreuve automobile qui ait résisté à la campagne contre les courses sur route, la Coupe du Prince-Henri, vient de

Le sport automobile, qui n'a plus en France que de petites manifestations locales entre amateurs, est encore, en Allemagne, en plein éclat. Les grandes usines font chaque année des voitures spéciales de course à grand rendement, et il est des sportsmen nombreux pour prendre plaisir à la possession d'engins de vitesse, et à en user sportivement. Sans doute, comme on le verra plus loin, la dernière saison de l'activité sportive spéciale pour les constructeurs d'outre-Rhin est venue. L'an prochain les grandes marques allemandes ont le dessein, comme leurs pareilles de France, de renoncer à la course, à sa spécialité et à ses œuvres, mais en attendant elles ont pris part, au début de ce mois, à la Coupe du Prince-Henri.

J'ai suivi de bout en bout l'épreuve qui, du 2 au 8 juin, a promené 120 concurrents sur un parcours par étapes de près de 2000 kilomètres, en partant de Berlin pour aller à Brunswick, et en continuant par Cassel, Nuremberg, Stuttgart, Strasbourg, Colmar, Metz, Trèves pour arriver, après avoir traversé le massif célèbre du Taunus, à Hombourg, but final. Les voitures ensuite en caravane vinrent à Francfort pour se séparer.

On sait que cette compétition automobile est un concours d'endurance, au milieu duquel se trouvent deux courses de vitesse en palier sur 5 kil. 500, qui déterminent le classement. Sur le parcours, en cours d'étape, ni arrêt, ni réparations quelconques ne sont autorisés, et forment des pénalités. Pour les courses de vitesse il est attribué un temps donné à chaque concurrent d'après la cylindrée de son moteur. Ce gain de vitesse donne de bons points, la perte de vitesse en apporte de mauvais. Il y a un contrôleur à bord de chaque voiture. Voilà tout le mécanisme de l'épreuve.

En résumé, il faut s'y présenter avec un véhicule extrêmement rapide par tous les moyens possibles pour faire vite les courses de vitesse. Pour le reste, il suffit de couvrir à une allure quelconque le parcours sans arrêt. Il n'y a pas de moyenne de route imposée. Au reste, les concurrents marchent en caravane sans avoir le droit de se dépasser,

C'est le prince Henri de Prusse, grand amiral de la flotte allemande et frère de l'empereur, qui a suscité il y a trois ans une pareille épreuve et qui la dote régulièrement du trophée qui va au vainqueur. Le prince Henri, du reste porte un grand intérêt à l'automobile, il est lui-même un fervent chauffeur et c'est au volant de sa voiture, en tête des concurrents, qu'il surveille toujours et encourage le concours qui porte son nom.

La Coupe a été gagnée par l'ingénieur autrichien Ferd. Porsche, sur une voiture Daimler autrichienne de sa construction. C'est la même voiture qui enleva les deuxième et troisième places avec Fischer et le comte Schœnfeld.

Vingt concurrents furent classés.

Ainsi qu'on le voit, les Daimler autrichiennes connurent un beau succès, pour le début en course de leur construction personnelle Opel fut la première voiture allemande; Benz eut sept voitures classées dans les vingt premiers sur treize engagées, et le pneu Continental fut pareillement à la gloire.

Les courses de vitesses se disputaient uniformément lancées sur 5 kil. 500 en palier. Les temps sont donc intéressants à connaître. A Genthin, lors de la première étape E. Fischer (Daimler autr.) Ephraïm (Opel) prirent les premières places dans cet ordre, gagnant le plus de points suivant le règlement, Ephraïm, en 2 m. 26 s.; Fischer, en 2 m. 32 s.; Porsche, en 2 m. 32 s. 6/10.

Ephraïm avait 115 d'alésage et 175 de course et les Daimler autrichiennes 105/165.

A Colmar, l'avant-dernier jour : Porsche et Fischer et Ephraïm furent encore en tête, mais les deux Autrichiens gagnèrent encore plus de points : Porsche fit 2 m. 30 s. 2/10; Ephraïm, 2 m. 30 s. 4/10. Une Berliet, d'Edmond Tissot, fit 2 m. 30 s. 6/10, fort

Prince-Henri

se courir. Nous publions une étude sur cette épreuve, suivie de bout en bout par notre collaborateur Edouard Pontié.

belle performance pour une voiture qui n'était pas faite spécialement pour la course.

Passons à la route du concours.

Les routes, au départ, étaient mauvaises ; après Cassel, elles devinrent bonnes, et excellentes dans toute l'Allemagne du Sud. Pour la seconde course de vitesse, près de Colmar, il faut par exemple dire que la chaussée choisie par l'A. C. d'Alsace-Lorraine et son président, M. Schlumberger, était fort peu faite pour une épreuve de vitesse. Le sol était bombé et la route étroite et bordée d'arbres. Les concurrents n'avaient pu l'essayer, et l'on eut à déplorer l'embardée fatale de Franz Heine, qui culbuta à toute allure, tuant son mécanicien et son contrôleur, se blessant grièvement et atteignant plusieurs spectateurs. Le service d'ordre aussi était mauvais. Tout le reste de l'organisation pendant le concours avait été fait merveilleusement par le Kaiserlicher Automobile Club et l'A. C. de Bavière, et rien n'a cloché : la route était indiquée soigneusement, les villages et les villes attendaient le passage des concurrents avec enthousiasme, et l'ensemble de l'épreuve constituait une œuvre remarquable de vulgarisation de l'automobile intéressant des régions entières.

Mais passons aux concurrents. Leurs moteurs furent le triomphe de la grande course et du faible alésage. Les Daimler autrichiennes avaient 4 cylindres 105/165 et tournaient à 2.700 tours avec deux bougies par cylindre et deux magnétos, dont une réglée à 65 mm. d'avance. Les soupapes étaient en V, inclinées à 45 degrés, le tout était très séduisant et la vitesse des véhicules atteignait le 140 à l'heure en palier. Il y avait dix voitures pareilles dans le concours, cinq furent dans les vingt premières.

Benz avait des moteurs de 115/175 et de 105/165. Les premiers étaient très rapides ; les seconds, pour le nombre de points acquis, suivirent de près les vainqueurs. Les Benz, de plus, avec leurs carrosseries en torpilleur très basses, à roues pleines et même avec une pointe à l'arrière, avaient un aspect de bolide très particulier ; elles tenaient admirablement la route. Opel avait 115/175 et 100/160. La voiture d'Ephraïm était la plus vite. Tous les concurrents comme moteurs avaient procédé de la même façon, ou presque, pour établir leurs modèles rapides de la coupe du Prince-Henri.

On voit l'importance de l'effort fait par l'industrie allemande pour la coupe du Prince-Henri. Chaque usine a dépensé au moins de 200 à 300.000 marks pour la préparation de l'épreuve, et voici qu'une marque autrichienne est venue leur enlever le trophée !

Aussi, comme les constructeurs français au lendemain du dernier circuit de Dieppe, les constructeurs allemands, à l'unanimité, veulent renoncer à ces épreuves coûteuses et aux courses.

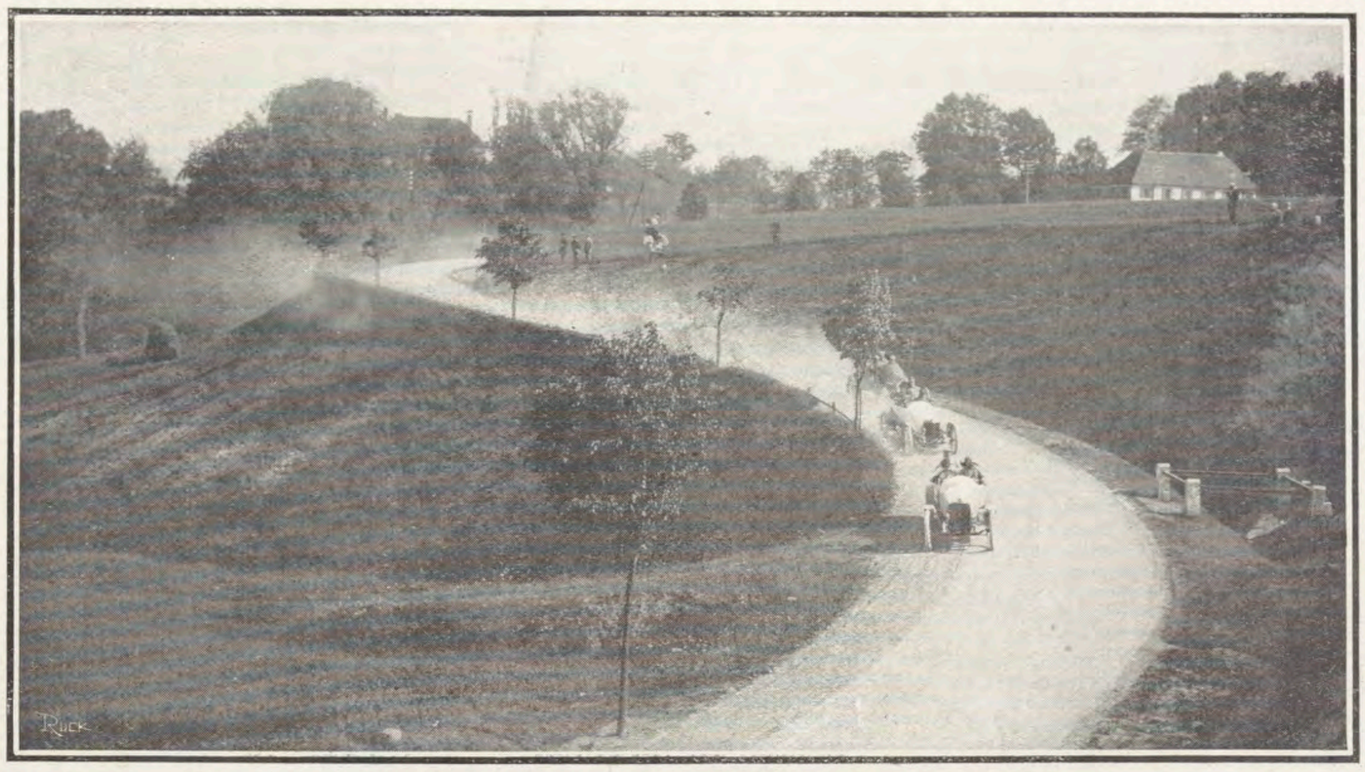
Mais le donateur et l'inspirateur du concours, le prince Henri de Prusse, a mis pour 1911 une nouvelle coupe en compétition, et, pour la disputer, d'un commun accord entre tous, le règlement va en être changé.

Il n'y aura plus à l'avenir de courses de vitesse, mais simplement une longue épreuve d'endurance avec des voitures de série. Il pourra y avoir autant de premiers que de véhicules non pénalisés.

Mais pour donner plus d'éclat à ce genre de manifestation automobile, son parcours sera international. Les concurrents partant de Berlin passeront, après avoir traversé l'Allemagne, la mer du Nord sur des steamers spéciaux et iront, d'accord avec le royal A. C. de Grande-Bretagne, faire une partie importante de leur route en Angleterre. Puis, les années suivantes, l'Autriche et la Russie seront visitées.

En France, les nôtres n'auront-ils jamais quelque idée de faire quelque chose d'approchant et dans un but de pareille utilité ?

EDOUARD PONTIÉ.



Quatre concurrents dans un virage.

Les routes, mauvaises au départ, étaient fort bonnes dans le Sud, mais le nombre des concurrents et celui des virages rendaient l'épreuve dangereuse.

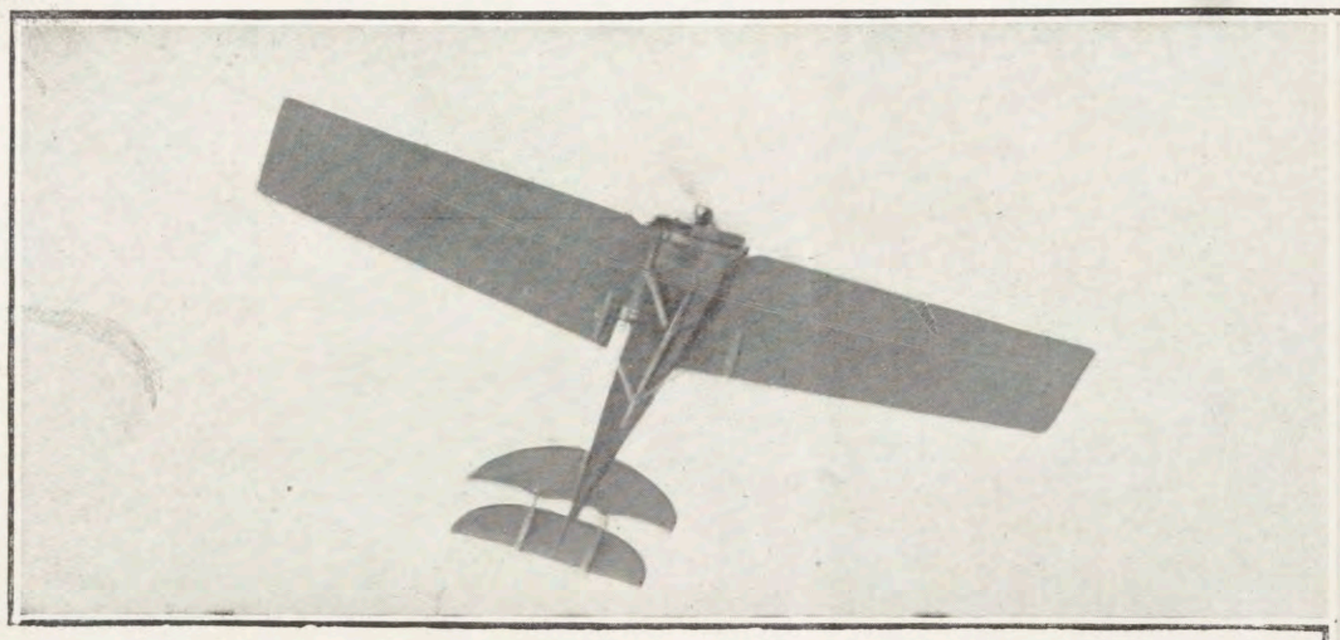
Le prince Henri de Prusse au départ.

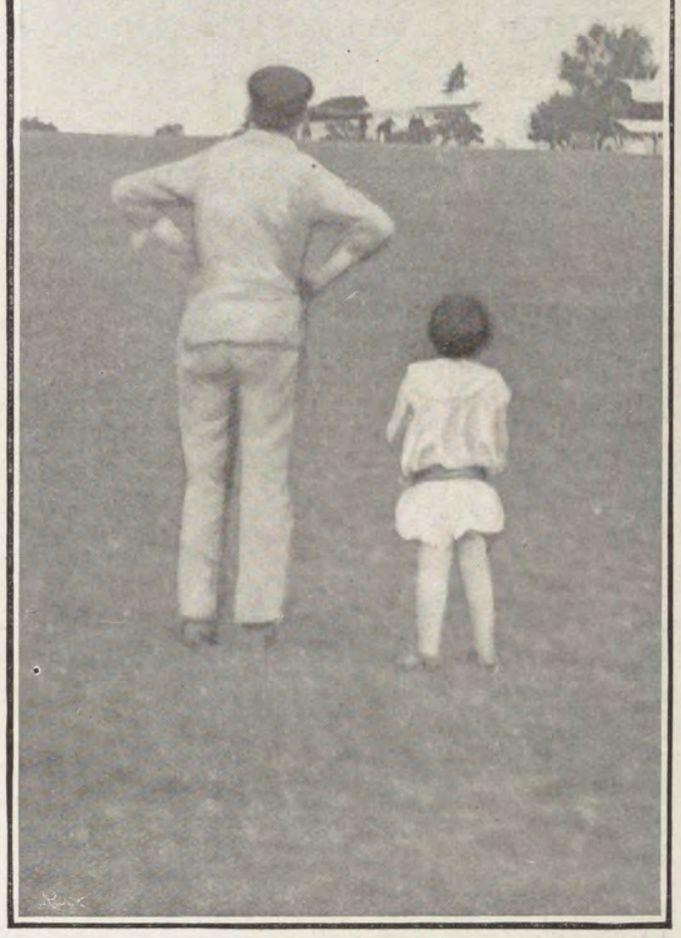
Le créateur de l'épreuve part à chaque étape en tête des concurrents, au volant de sa voiture.

Ephraïm en vitesse.

Ephraïm se classa 4e et 1er des voitures allemandes. il remporta l'épreuve de vitesse, 2 m. 26 s. pour 5 kilom. 500. (Détail technique, pneus Continental.) *Dans le médaillon une carrosserie à roues pleines.*

L'AÉROPLANE LE PLUS RAPIDE





Le *Nieuport* fait de la vitesse.

C'est au camp de Châlons que le Nieuport *a fait ses essais qui ont merveilleusement réussi.*
(Détail technique : monoplan Nieuport, construit par la Société Générale d'Aéro-Locomotion.)

De l'avis unanime, jamais aéroplane plus rapide et plus simple n'a encore été conçu. Dans les matches autour de la vaste plaine champenoise, Nieuport, sur ce monoplan-bolide, peut rendre une bonne distance aux autres appareils. Il les passe et les dépasse comme il veut. Tous ceux qui l'ont vu sont enthousiasmés et nous-mêmes, qui l'avons observé au camp de Châlons, nous ne pouvons décrire l'extraordinaire sensation de puissance et de rapidité qu'il donne.

Mais ce qui est vraiment prodigieux, c'est que Nieuport, qui a fait établir ce monoplan suivant ses propres données, obtint en un quart d'heure d'apprentissage la maîtrise de l'appareil, ce qui prouve surabondamment sa facilité de manœuvre et sa stabilité parfaite.

Le moteur n'est qu'un simple 20 chevaux, et encore, lorsque l'appareil vole avec cette vitesse foudroyante dont nous avons déjà parlé, il n'emploie même pas les trois quarts de la force. En le voyant filer élégamment dans l'air, on se demande si les 150 et 200 kilomètres à l'heure, espérés par les mathématiciens, ne vont pas être atteints à bref délai. Le monoplan Nieuport réalisera-t-il ce rêve? Nous le croyons fermement.

Donnons maintenant quelques renseignements techniques sur ce dernier venu qui, dès sa naissance, a su prendre la première place dans l'aviation, grâce à la valeur et à l'ingéniosité de son constructeur.

On est tout d'abord frappé de la simplicité extrême de l'appareil Nieuport qu'a construit la Société Générale d'Aéro-Locomotion. En fait, il est différent de tous les autres, jusque dans ses moindres détails. Son envergure est de 8 m. 50, sa longueur de 7 mètres, son poids de 220 kilos sans pilote, et il a 14 mètres carrés de surface. Les ailes ont très peu de courbure. Le chassis d'atterrissage est réduit à un patin unique, muni d'un ressort transversal qui sert en même temps d'axe aux roues. Le fuselage est fermé entièrement, et protège le pilote du froid et des projections d'huile. Le pilote, très à l'avant, peut voir perpendiculairement comme sur un biplan.

Autre innovation : le gauchissement est automatique et fonctionne admirablement. Même dans les remous, même par grand vent, il n'y a pas besoin d'y toucher. Le gouvernail de direction et de profondeur sont conjugués. Un plan fixe à l'arrière, réglable à volonté, donne à l'appareil une stabilité longitudinale parfaite. Point important : l'appareil se démonte et se remonte en dix minutes et cela tout simplement parce qu'il n'y a pas, comme dans les autres appareils, une multiplicité de tendeurs et de fils à régler et à accrocher.

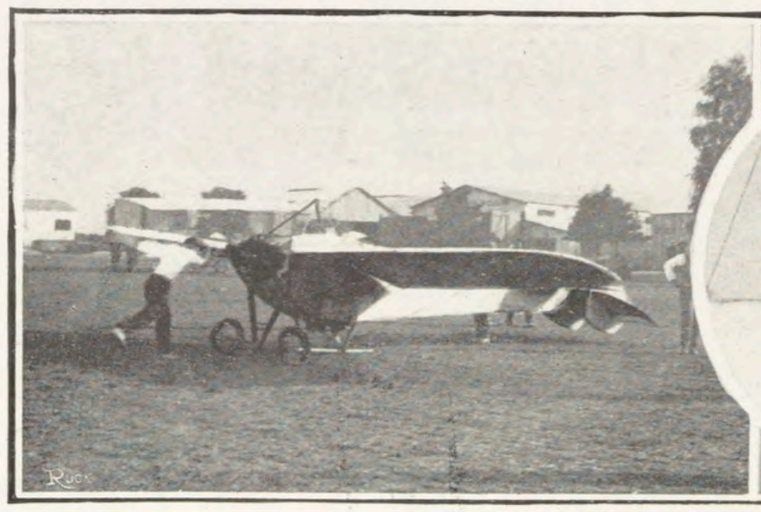
Ajoutons un mot : si, pendant que ce monoplan vole, le moteur s'arrête brusquement, l'appareil plane et descend lentement pour atterrir comme un oiseau. Le pilote n'a pas besoin de faire la moindre manœuvre. Il ne peut donc pas être surpris par la panne. Cette dernière constatation est, comme on sait, des plus importantes. Pour que l'aéroplane devienne pratique, il faut qu'il offre le minimum de danger. Or, jusqu'à maintenant, le danger c'est que, si le moteur s'arrête brusquement, on pique souvent une tête, à moins d'avoir beaucoup de chance et beaucoup de présence d'esprit. Avec le monoplan Nieuport, on n'a plus cela à craindre. Si le moteur vous lâche, l'appareil plane sans se déséquilibrer et permet de choisir tranquillement l'endroit d'atterrissage.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion, au meeting de Reims, d'admirer ce nouveau monoplan qui s'annonce comme un des principaux concurrents.

F.-A. Wheel

Le petit Nieuport admire son père.

« Quand mon père vole, nous disait le petit Nieuport, qui a quatre ans, il perce le ciel. C'est lui qui va le plus vite de tous. »

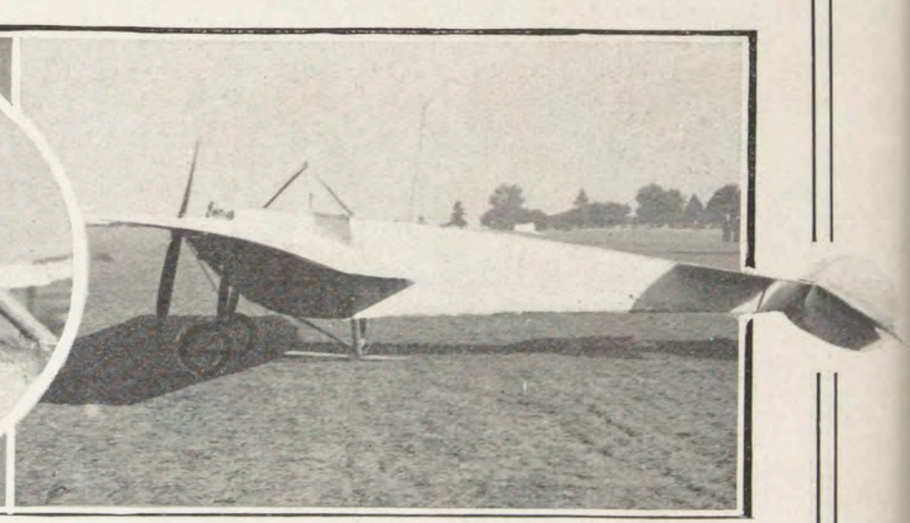


Le monoplan Nieuport.

Son envergure est de 8 m. 50, sa longueur de 7 mètres, son poids de 220 kilos sans pilote.

Nieuport.

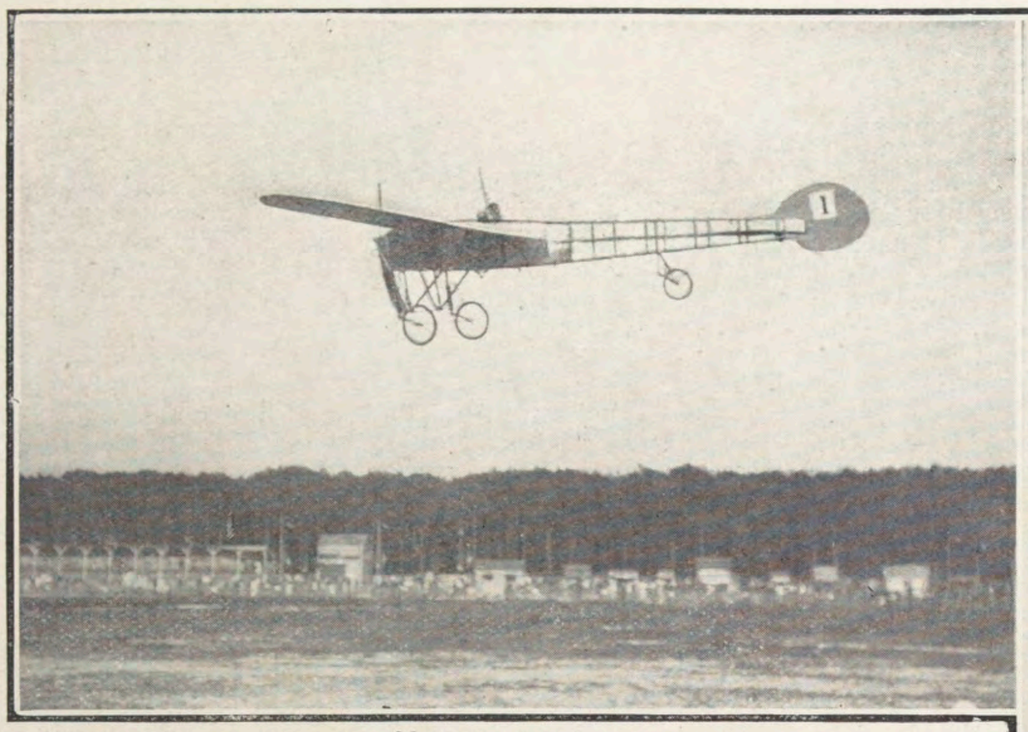
L'ancien champion cycliste, inventeur de magnétos, qui a créé ce monoplan.



Le *Nieuport* vu de profil.

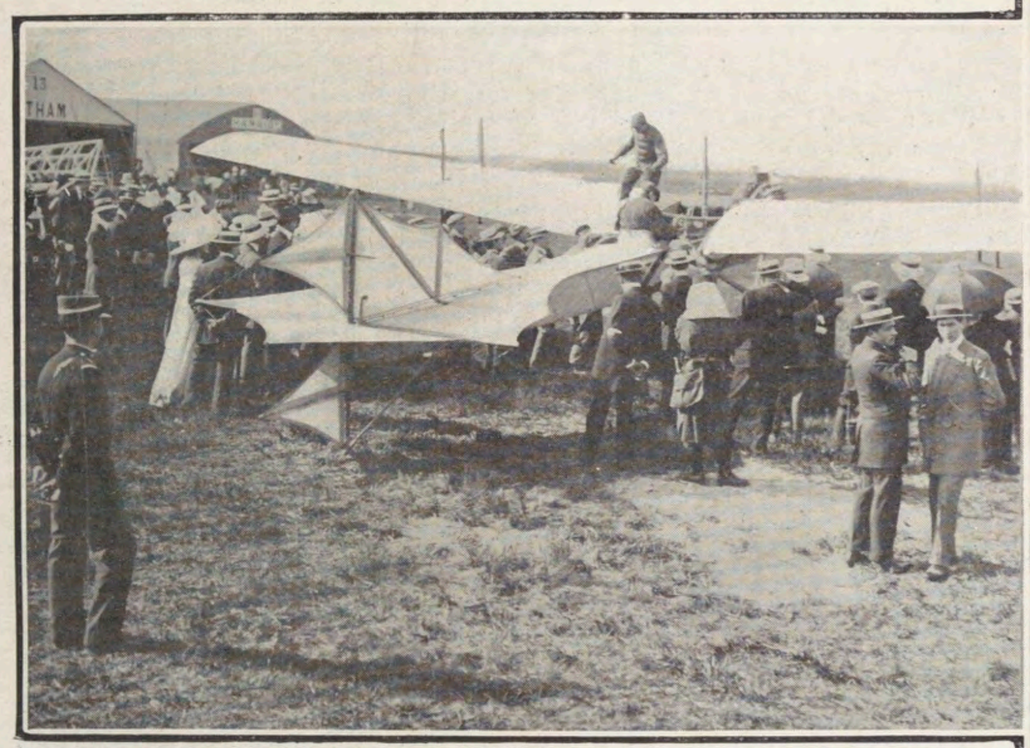
C'est au meeting de Reims que sera admiré pour la première fois ce merveilleux appareil.

LE MEETING DE ROUEN



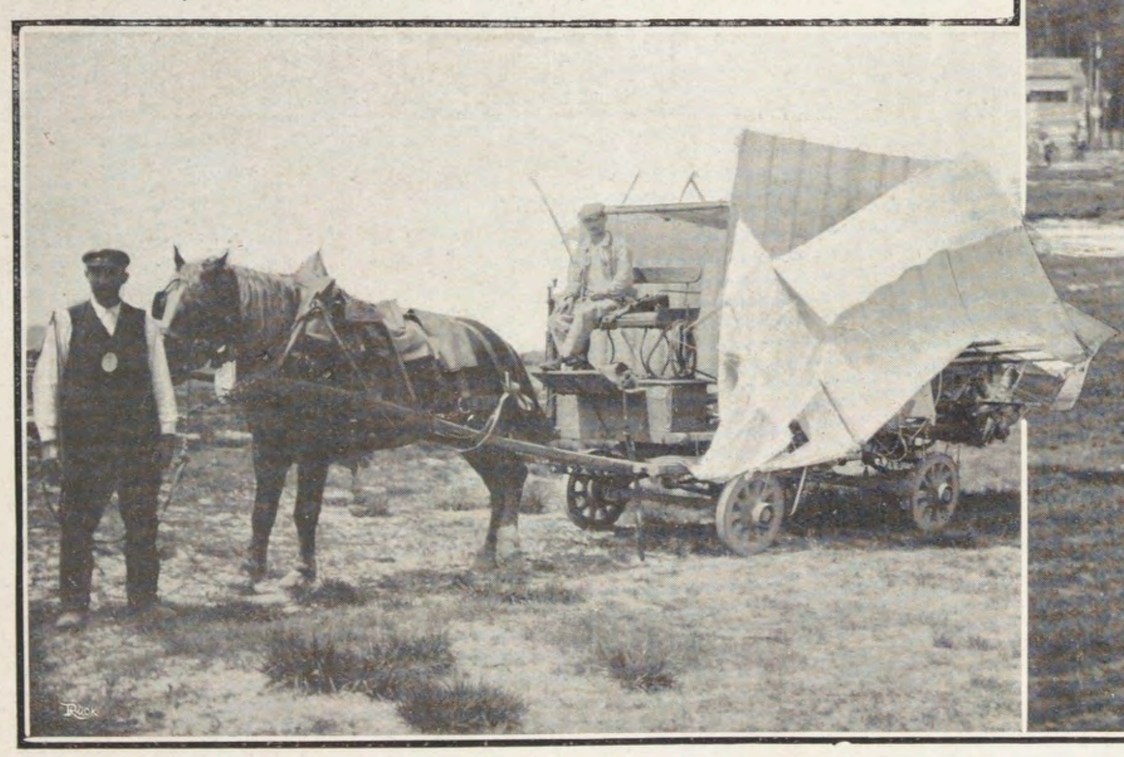
Morane en vol.

Dès le premier jour, Morane a volé au-dessus de Bon Secours et doublé la cathédrale. (Môteur Gnôme, magnéto Bosch, tissus Continental.)



Latham prend le départ.

Quoiqu'il ait, maintenant, des rivaux redoutables, l'excellent pilote continue à être un des favoris du public.



L'appareil de Van den Born après l'accident.

Van den Born joue de déveine : le premier jour du meeting, dès le matin il brisa son appareil et se trouva désemparé pour le reste de la semaine. Ses superbes performances de Nice le faisaient considérer comme l'un des plus grands favoris.

Un virage de Cattaneo.

Nouveau venu dans les meetings français, Cattaneo a débuté par un coup de maître : le premier jour il couvrait 243 kilomètres. (Moteur Gnôme, magnéto Bosch.) *Dans le médaillon Bathiat, sur le nouveau Bréguet, qui vole pour la première fois en public.*

OPINIONS SUR JEFFRIES (1)

Nous continuons notre série sur ce que pensent du match Jeffries-Johnson les compétences les plus autorisées. Nous publions aujourd'hui les opinions du nègre Bob Armstrong et de Kid Mac Coy, ancien champion du monde des poids moyens.

Bob Armstrong, un vétéran du ring, sert de sparring-partner à James J. Jeffries. C'est là son métier, et il l'exerce de façon curieuse. Il s'est souvent trouvé opposé dans un combat à un homme qu'il avait fait travailler pour un autre. Et, malgré cela, il fut toujours un boxeur sincère et un serviteur fidèle. Il aida Fitzsimmons dans son entraînement pour son match avec Tom Sharkey à Coney Island, tandis qu'il entraînait par la suite Tom Sharkey pour sa rencontre avec Jeffries à la même arène. Après cela, il devint sparring-partner de Jeffries pour ses combats avec Jim Corbett, Gus Ruhlin et un ou deux autres. A San Francisco, il travailla avec Ketchell pour son contest avec Papke, et son engagement suivant consista à entraîner Johnson contre Ketchell. Maintenant, il est avec Jeffries qu'il conseille pour le championnat du monde contre Johnson.

Suivant Bob Armstrong, le match Johnson-Jeffries ne doit pas durer plus de douze rounds. Lorsqu'on lui en parle, il secoue la tête d'un air lugubre et déclare avec tout le sérieux dont il dispose :

« Ce Johnson n'a aucune idée de ce qu'il aura en face de lui le jour où Jeffries se présentera sur le ring. Il se rendra vite compte qu'il n'a jamais de sa vie été opposé à semblable machine à combattre... et à battre. J'aime à réfléchir avant de parler et je puis dire que Jeffries est aussi bon à l'heure actuelle qu'il l'a toujours été. Je suis un vieux du métier, et bien des gens s'imaginent que j'exagère la valeur de Jeffries. N'en croyez rien. Je l'ai passé au crible, l'ai étudié avec soin, et je suis obligé de dire qu'il n'a rien perdu de ses extraordinaires qualités d'antan. Il part toujours comme une machine à vapeur et balaye tout ce qu'il trouve sur son chemin. Johnson est excellent pour bloquer et frapper quand il est opposé à un combattant ordinaire, mais Jeffries, ne l'oubliez pas, est un être extraordinaire. Vous ne pouvez l'arrêter et vous ne pouvez le faire souffrir. Et moi qui connais les deux antagonistes, je puis dire que je sais que Jeffries est un combattant exceptionnel, tandis que je n'en suis pas sûr du tout pour Johnson. »

Il était intéressant de connaître l'opinion d'un boxeur de valeur qui sait les ressources dont disposent ceux qui vont être opposés l'un à l'autre le 4 juillet.

Bob Armstrong conclut en disant que si, par hasard, Jack Johnson parvenait à triompher de Jim Jeffries, un seul homme à l'heure actuelle serait capable de le battre : le nègre Sam Langford, qu'il considère comme le meilleur pugiliste de notre époque.

L'opinion de Kid Mac Coy. Joe Choynski, Tom Sharkey, Jim Corbett et toutes les anciennes étoiles du ring sont convaincus de la victoire de Jim Jeffries. Kid Mac Coy, l'ancien champion du monde des poids moyens, est aussi optimiste :

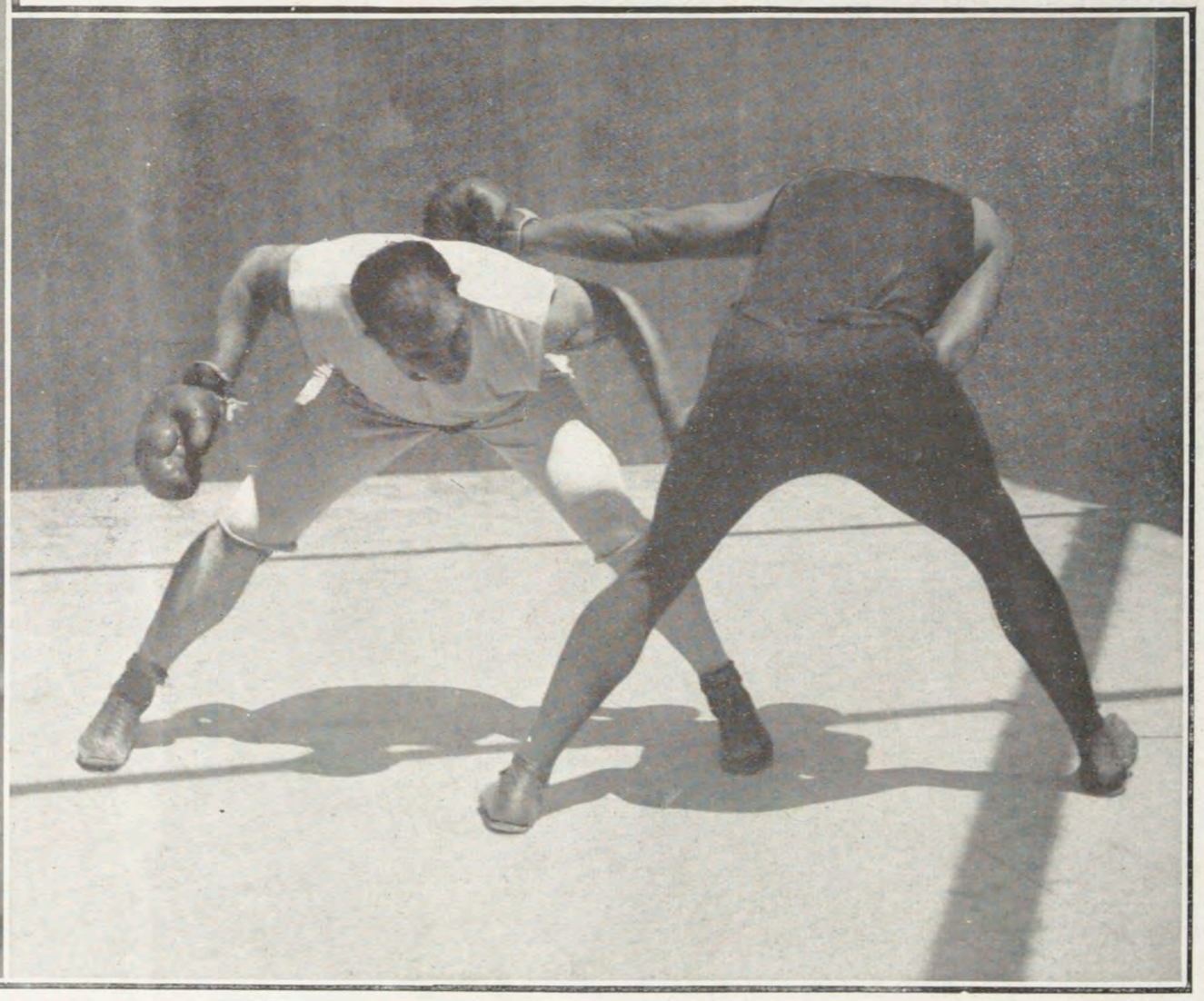
« Lorsque Jeffries était dans sa jeunesse, dit-il, il n'existait aucun homme pouvant l'égaler. Je ne crois pas qu'on puisse faire une seule exception, pas même pour le vieux John L. Sullivan, Jem Mace ou Charley Mitchell. Ils n'auraient pu faire aucune impression sur Jeffries. Et je crois qu'il n'a pas eu son pareil.

Je n'ai jamais combattu avec lui. Quand il était champion, j'aurais bien voulu conclure un match, mais je n'y suis pas parvenu. Je ne connais donc pas la valeur, la force de son terrible poing qui vous taille un homme puissant en pièces. Je n'ai donc assisté qu'à sa danse extraordinaire autour du ring, avec son agilité de welterweight. Je n'ai pu observer que de loin ses attaques de bélier, dont l'efficacité a laissé de cuisants souvenirs à ceux qui en ont été victimes.

Jeffries doit battre Johnson. Le nègre est un excellent fighter, certes. Il possède une adresse merveilleuse et il est l'un des plus rusés boxeurs de notre époque. Il a aussi un poing puissant et c'est un excellent tacticien, en dépit de l'opinion commune, d'après laquelle les nègres manqueraient de jugement. Il ne fait de doute pour personne que Johnson est un terrible adversaire, mais il n'est pas

James J.-Jeffries.

Jeffries, qui va soutenir le choc de Johnson le 4 juillet si le combat peut se disputer.



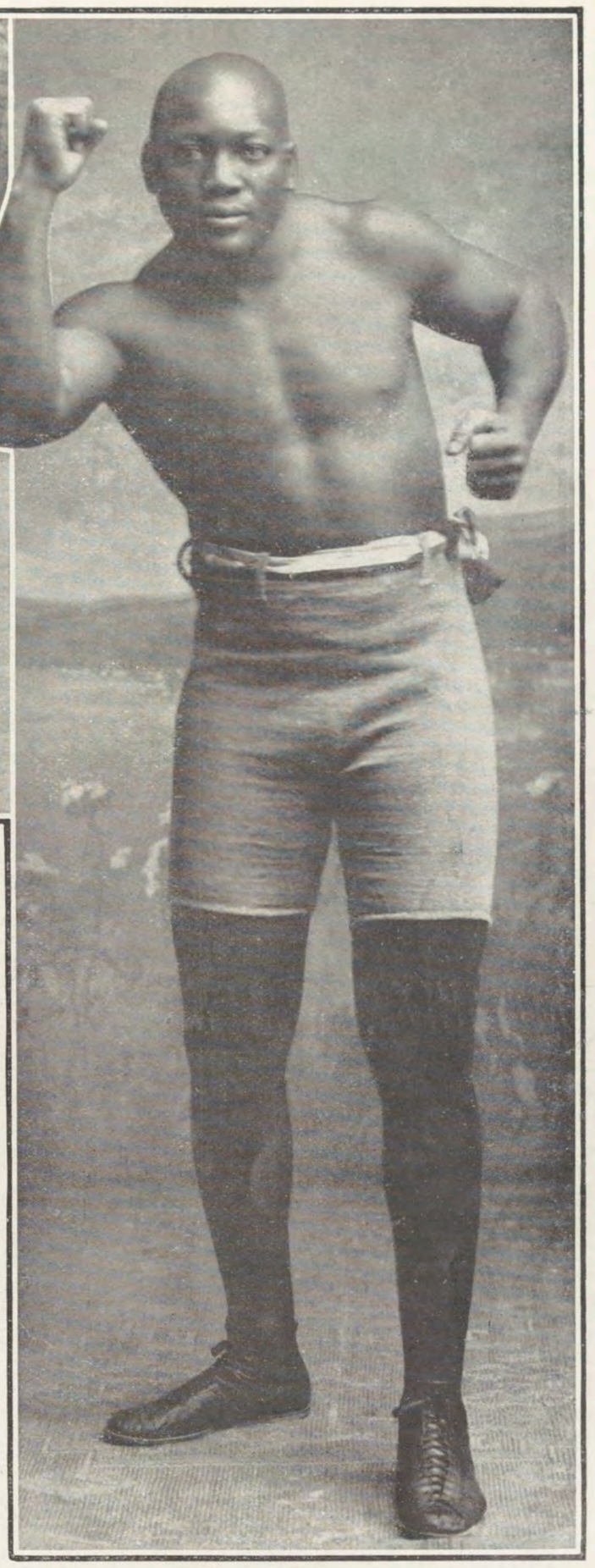
Le crouching.

La fameuse garde, inventée par J. Jeffries à la suite de son entraînement au jiu-jitsu, est l'une des plus difficiles à tromper, et rend celui qui l'adopte presque invulnérable.

(1) Voir les nos 611, 612 et 613.

La course à pied.

Chaque matin, James J. Jeffries va faire sur la route une longue promenade entrecoupée de sprints, tandis qu'une automobile le suit.



Jack Johnson.

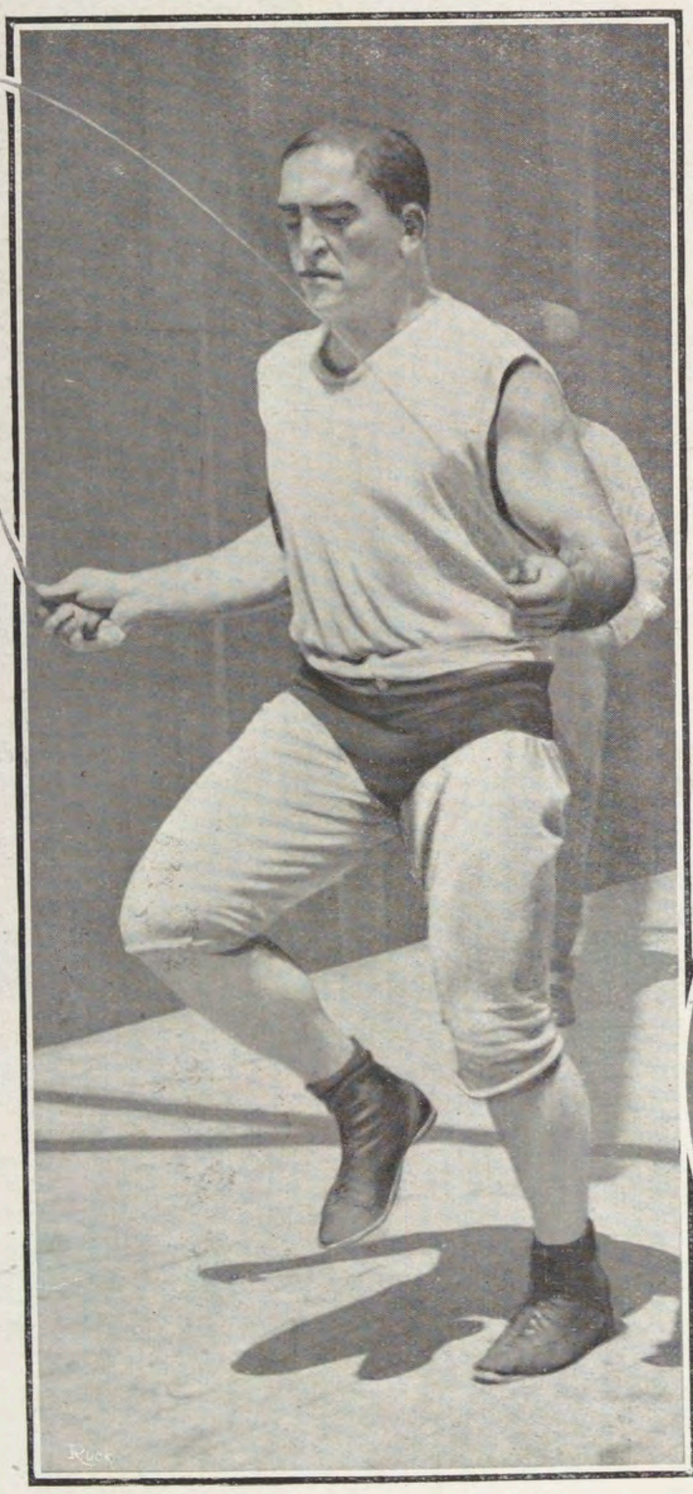
Le colosse noir est plein d'espoir et a la conviction que la victoire lui sourira comme lors de son match avec Tommy Burns.

moins douteux que, quelle que soit sa puissance, celle de Jeffries est encore supérieure.

L'incertitude avec Johnson, c'est que nous ne pouvons savoir exactement sa valeur. Depuis qu'il est entré dans la classe des champions, il n'a pas eu la chance d'être opposé à des hommes de grande envergure. Tommy Burns, quoique assez bon dans sa catégorie, n'était pas assez valeureux pour espérer le battre.

A mon avis, le combat durera environ quinze ou vingt rounds. Je pense que Jeffries reviendra dans le ring dans une aussi belle condition que lorsqu'il l'a quitté, et je suis convaincu qu'il knock-outera le nègre après un magnifique combat. Quant à l'insinuation d'après laquelle ce match pourrait être arrangé, c'est une plaisanterie qui ne mérite même pas d'être discutée. »

JACQUES MORTANE.



Le skipping-rope.

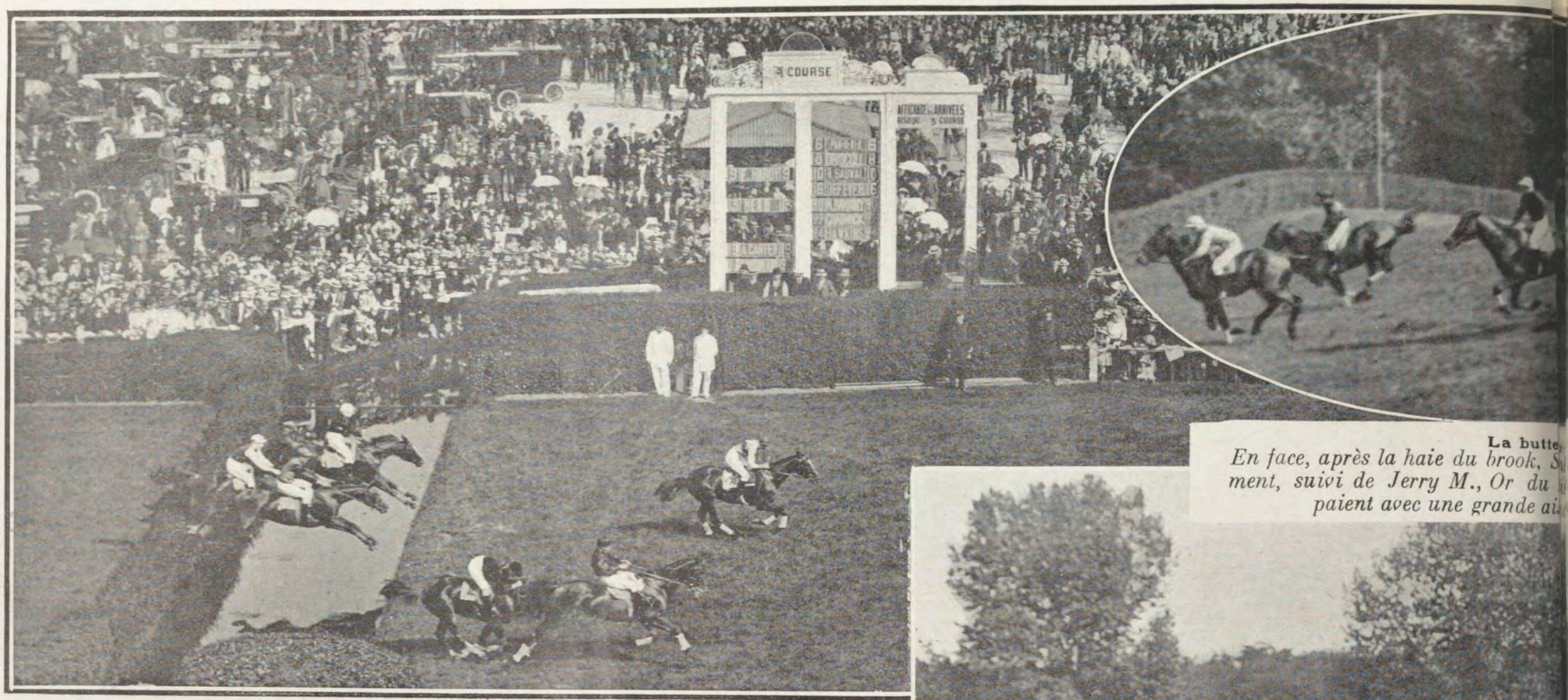
Vingt minutes de saut à la corde chaque jour ont permis à Jeffries de retrouver son souffle.

Assaut avec Bob Armstrong.

J. J. Jeffries s'est assuré le concours du nègre Bob Armstrong, un vétéran du ring, pour l'entraîner.

*Nous avons déjà dit que nous publierons des comptes rendus du combat Johnson-Jeffries par MM. James Coffroth, le célèbre promoteur de combats américains, Dan Mac Ketrick, notre confrère de l'*Evening World *de New-York, et Willie Lewis, le fameux welterweight, sans oublier un récit du match par James J. Jeffries lui-même. Nous croyons que nos lecteurs seront ainsi parfaitement renseignés. Mais la* Vie au Grand Air, *s'imposant un sacrifice de plus pour justifier sa réputation, sera représentée au grand combat par M. Georges Dupuy. Notre envoyé spécial nous adressera également de très intéressants articles, où il nous mettra absolument au courant de tous les incidents du grand event mondial. Quant à la documentation photographique, grâce aux traités que nous avons passés avec les opérateurs américains, elle sera aussi brillante, aussi complète que celle que nous avons publiée sur le match J. Johnson-T. Burns, dont tous nos lecteurs se souviennent.*

LE GRAND STEEPLE ⌀ VICTOIR

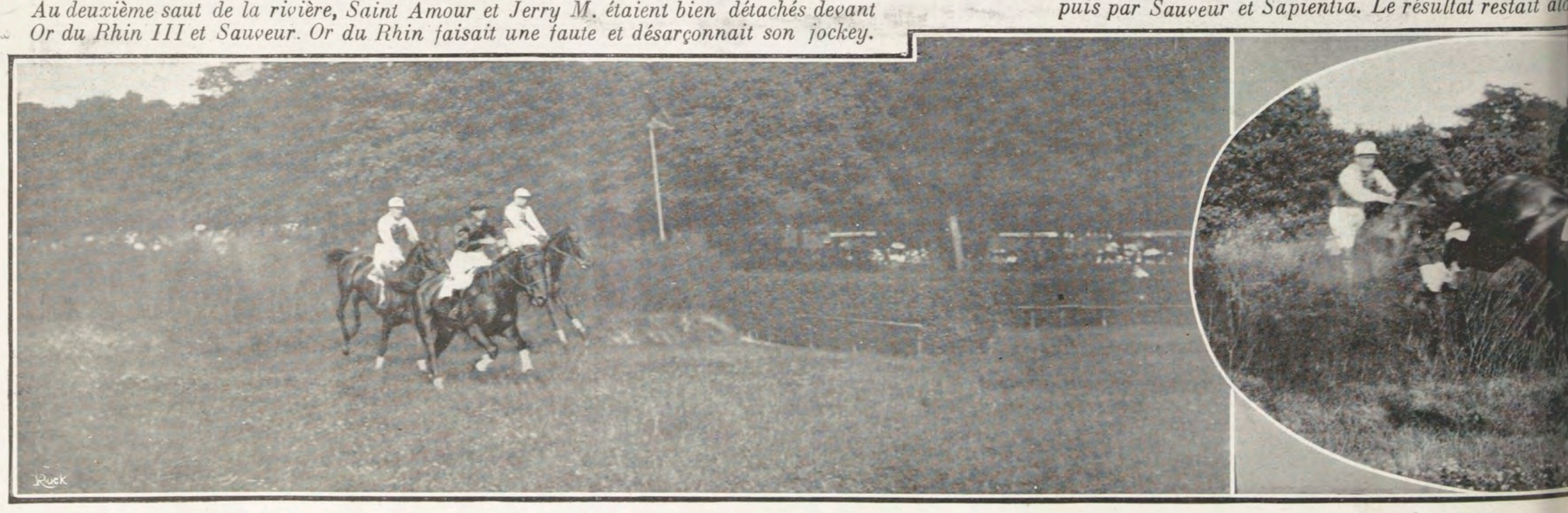


La butte.
En face, après la haie du brook, S ment, suivi de Jerry M., Or du paient avec une grande ai

Le premier saut de la rivière.
Compère III s'est élancé en tête, devant Jerry M., Sprinkle Me et Sauveur. Au premier saut de la rivière, Or du Rhin III était placé quatrième entre Sprinkle Me et Sauveur.

Le second saut de la rivière.
Au deuxième saut de la rivière, Saint Amour et Jerry M. étaient bien détachés devant Or du Rhin III et Sauveur. Or du Rhin faisait une faute et désarçonnait son jockey.

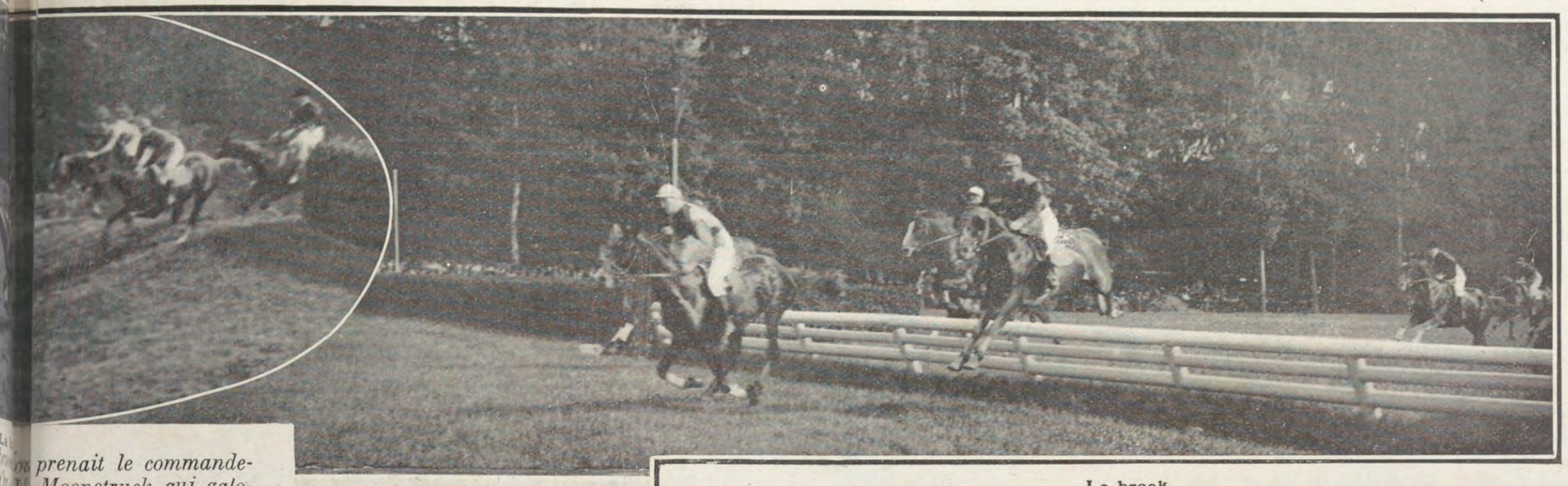
La rivière du huit.
A la rivière du huit, Jerry M. était toujours en tête, serré de pr puis par Sauveur et Sapientia. Le résultat restait alo



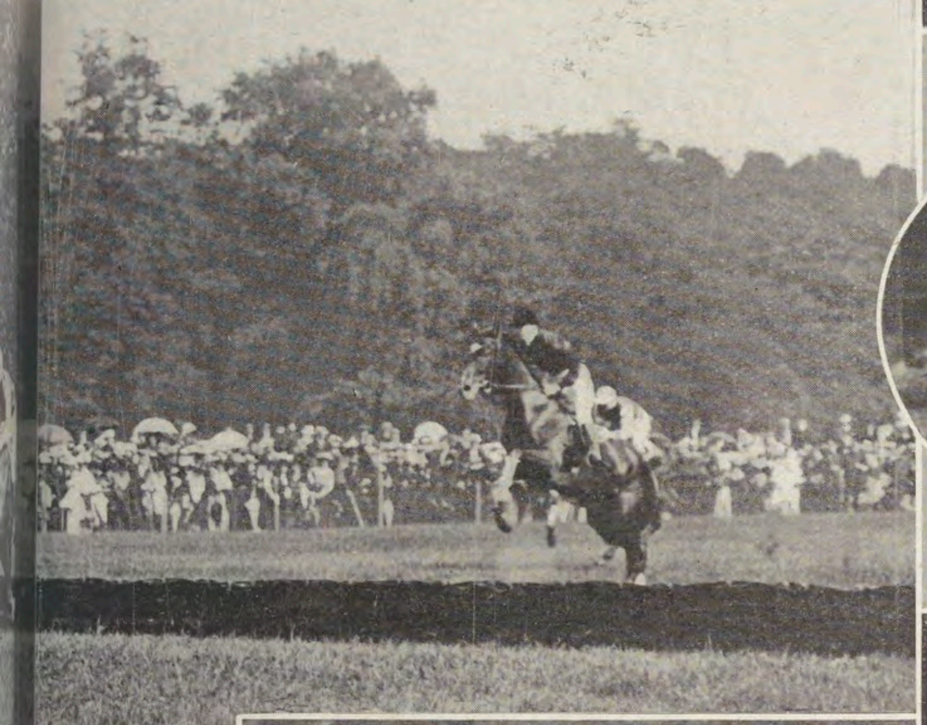
Le mur en terre.
Jerry M. dépassait Saint Amour. Les deux chevaux étaient serrés de près par Sauveur, puis venait Sapientia qui se rapprochait progressivement. La course était bien dessinée entre ces quatre chevaux ; mais il était visible que Jerry M. galopait encore en dedans de son action.

Le saut du bull-fi
Jerry M. courait au poteau au plus nant il avait visiblement le meilleu Saint Amour, le seul concurrent d

DU CHEVAL ANGLAIS JERRY M.

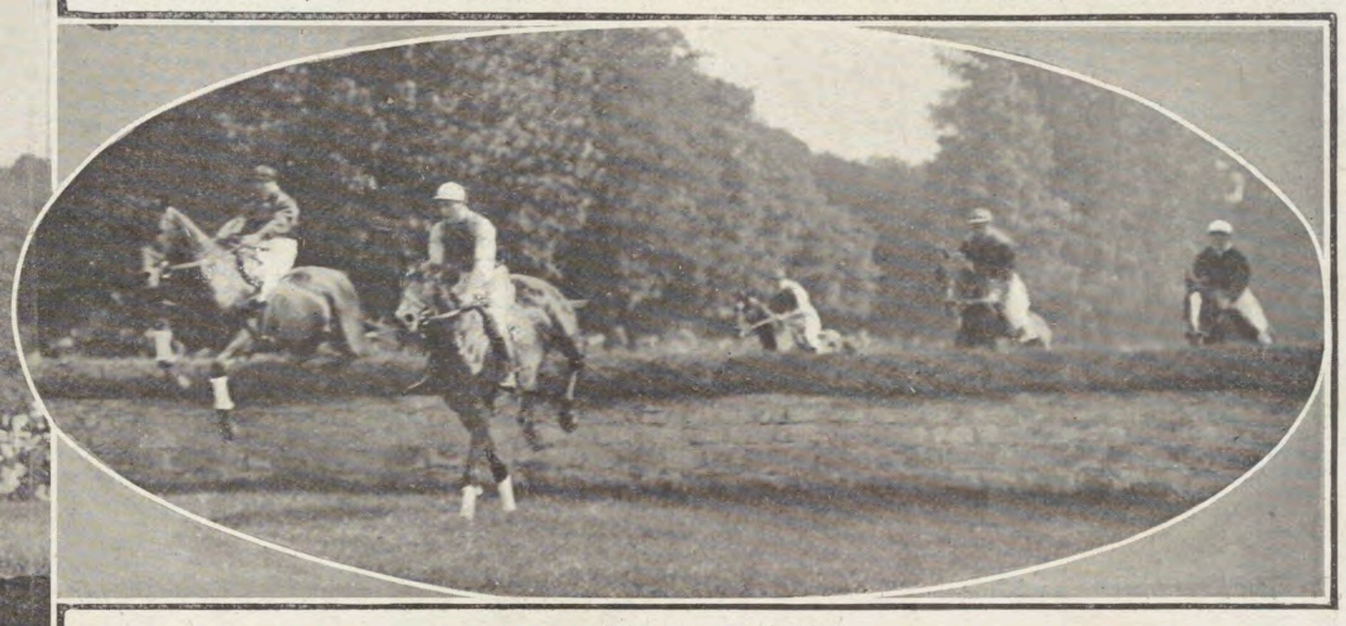


prenait le commande-
Moonstruck qui galo-
aliste tombait.



Le brook.

La course fut très simple, car elle fut très vite circonscrite entre Jerry M., Saint Amour, Sauveur et Sapientia. Elle se réduisit bientôt à un match entre l'Anglais et Saint Amour.

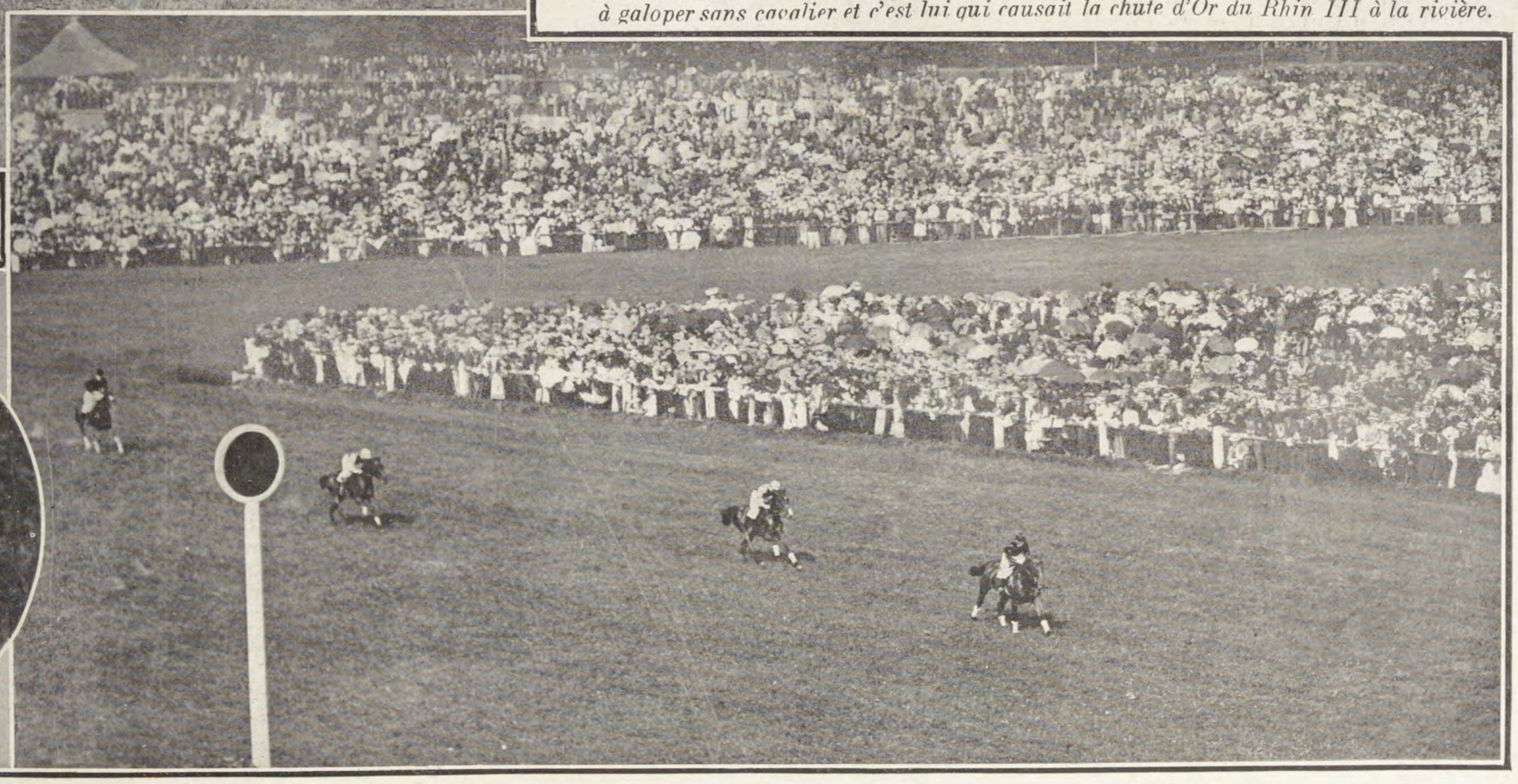


Le mur en pierres.

Moonstruck tombait au mur en pierres où Calembour se dérobait. Moonstruck continuait à galoper sans cavalier et c'est lui qui causait la chute d'Or du Rhin III à la rivière.

Saint Amour,

A dernier tour-
la dernière haie,
eu, était battu.



L'arrivée.

Jerry M. gagnait très facilement malgré les efforts de Saint Amour, qui terminait à trois longueurs, et de Sapientia, troisième à quatre longueurs. Jerry M. qui avait terminé second, derrière Saint-Caradec, l'année dernière, et qui avait gagné le Prix des Drags, a remporté le trophée de merveilleuse façon.

LE GRAND STEEPLE

Jerry M., le vainqueur du Grand Steeple (6.500 mètres, 125.000 francs). — Auteuil, 19 juin.

Jerry M., par Walmsgate et fille de Luminary, à M. C. G. Assheton-Smith, monté par Driscoll, vainqueur du Grand Steeple. Il y avait seize ans que cette épreuve n'avait pas été gagnée par un Anglais.

Le Grand Steeple s'est réduit en quelque sorte à un match entre le vainqueur, Jerry M., cheval anglais, 2e du Grand Steeple de 1909, et Saint Amour. Il y avait seize ans que l'Angleterre n'avait remporté ce trophée.

Un grand steeple est une course amusante, passionnante, mais qu'il faut voir. C'est un genre d'épreuves qui se prête peu aux dissertations et aux commentaires. Le résultat, certes, est intéressant : on peut le juger, l'analyser; mais un des gros attraits, c'est le spectacle. Jerry M. a battu Saint Amour, Sapientia et Sauveur; mais il fallait surtout, pour bien apprécier leur valeur, les voir à l'œuvre.

Jerry M. et Moonstruck, assez différents l'un de l'autre, sont deux superbes modèles de steeple-chasers. Nous les avions vus à Auteuil l'an dernier : Jerry M. avait pris la seconde place, dans le Grand Steeple, derrière Saint Caradec ; puis il avait remporté le Prix des Drags sur Moonstruck, qui lui rendait dix livres. Cette année, en Angleterre, Jerry M. avait encore battu son compatriote, mais toujours en lui rendant du poids : à poids égal la partie pouvait sembler incertaine et on attendait leur rencontre avec curiosité. Malheureusement, Moonstruck est tombé au mur; il était quatrième à ce moment derrière Saint Amour, Jerry M., Or du Rhin III et allait admirablement.

Dès la rivière du huit, la course était nettement dessinée entre Jerry M., Saint Amour et Sapientia, qui galopaient dans cet ordre, très détachés devant le reste du lot. Avant le tournant, Parfrement et R. Sauval avaient cru tenir le champion anglais, qu'ils serraient de très près, mais leur illusion s'est dissipée quand un peu plus loin Jerry M., sur un appel de son jockey, a démarré et lui a pris plusieurs longueurs. Dans la ligne droite le cheval de M. Assheton-Smith courait au poteau avec une supériorité visible qui ne laissait plus de doute sur le résultat.

Jerry M. rentre au pesage.

Après sa victoire dans le Grand Steeple Jerry M. est ramené au pesage au milieu des acclamations de ses compatriotes.

Les deux concurrents français ont néanmoins courageusement persévéré ; Sapientia s'est maintenue tout près de Saint Amour jusqu'à la haie finale, où elle a définitivement fléchi. Elle avait fait une faute au huit et au talus à revers. Peut-être son jockey l'avait-il amené un peu trop vite et trop brusquement sur les chevaux de tête ?

Quoi qu'il en soit, Jerry M. a gagné avec une grande supériorité ; il a fourni son parcours toujours au premier rang, avec une correction et un entrain admirables. Il est rentré plus frais qu'aucun autre. C'est un très remarquable steeple-chaser, un des meilleurs que les Anglais nous aient envoyés depuis longtemps. Saint Amour a pu succomber contre lui sans déshonneur : s'il n'a recueilli le bénéfice ni le prestige de la victoire, il n'en a pas moins battu régulièrement tous les concurrents français et fourni, lui aussi, une course superbe. Il boitait en rentrant au pesage, mais cette boiterie, qui s'était déjà manifestée à Enghien après le steeple annuel, ne doit pas avoir influé sur le résultat.

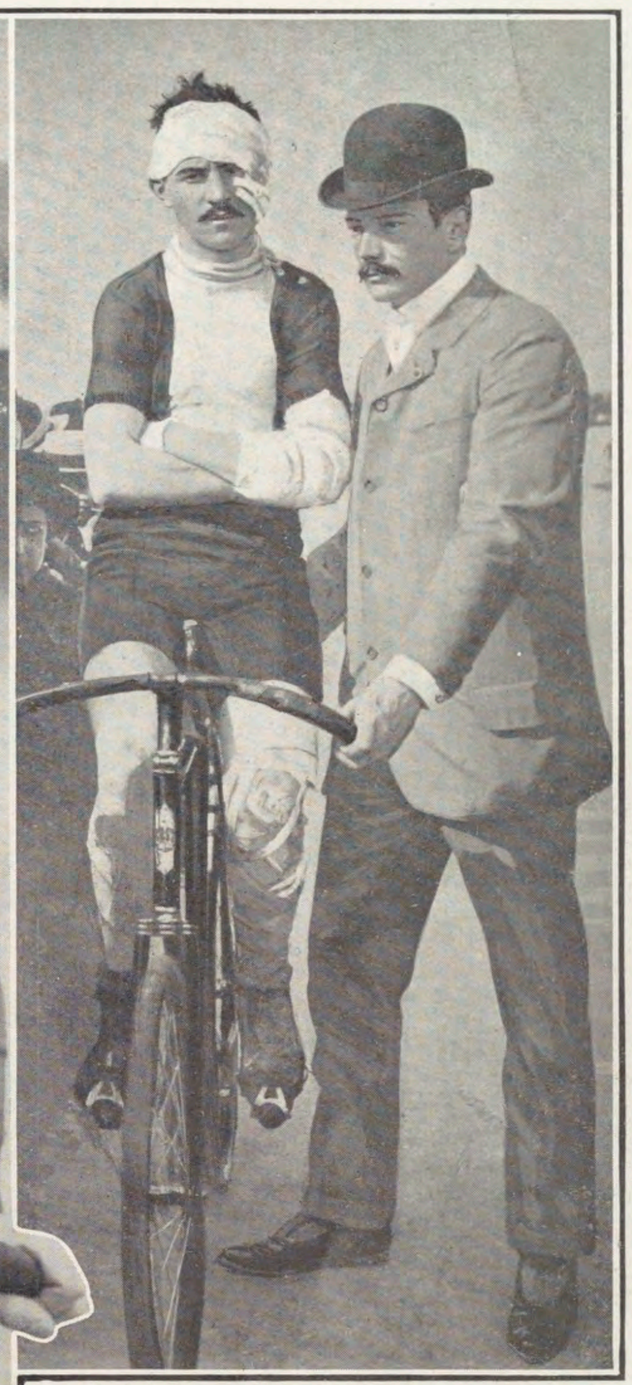
Au surplus, de cette défaite de Saint Amour et de tous les concurrents français, il ne résulte pas que nous n'ayions, à l'heure actuelle, aucun steeple-chaser à opposer à Jerry M. ? Il ne faut pas oublier que Saint Caradec a battu celui-ci l'an dernier. Peut-être n'eût-il pas réussi à lui rendre dix livres, mais rien n'infirme le résultat de 1909.

STUART.

Un champion cycliste meurt en aéroplane

Robl au Vélodrome d'Hiver.
Robl n'était pas venu en France depuis plusieurs années.

Thadeus Robl.
Ancien champion du monde et recordman de l'heure, le stayer allemand s'est tué en aéroplane.



Robl blessé.
Il avait été souvent blessé au cours de ses courses, mais faisant preuve d'un courage indomptable, il tenait toujours à remplir ses engagements.

Derrière son tandem.
Sa machine d'entraînement préférée était le tandem à pétrole. Robl et ses tandems étaient très populaires sur les vélodromes allemands.

Une curieuse photographie.
Sur les quatre concurrents de cette épreuve, Taylor, Robl, Tom Linton et Elkes, l'avant-dernier seul est encore vivant. Cette photographie a été prise en 1905.

L'AVIATION est-elle un sport dangereux ? A cette question deux hommes qui ont l'habitude du danger, Olieslager et Thomas m'ont répondu :

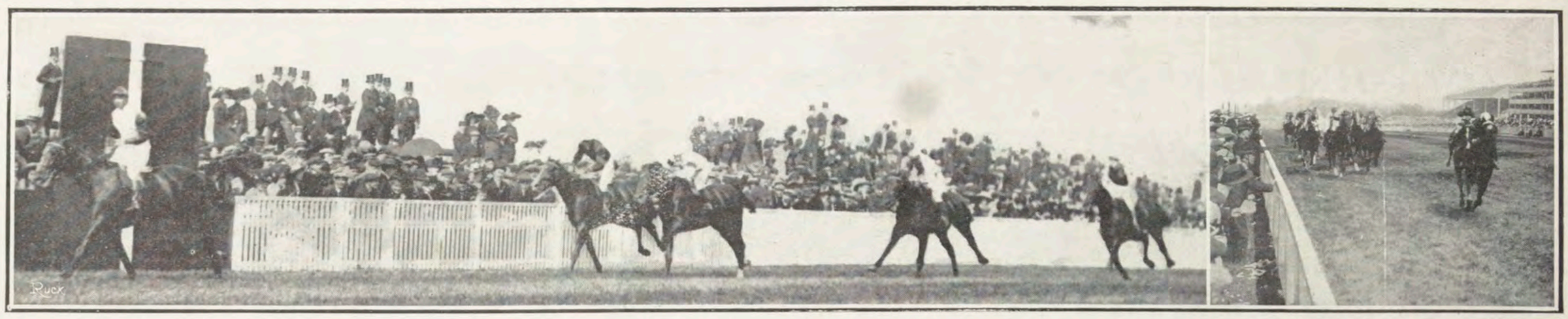
« Ce n'est rien auprès de la course sur piste derrière motos ! »

Et voici que, semblant donner un démenti à cette affirmation, un des spécialistes de ces épreuves acrobatiques, Thadeus Robl, l'homme aux tandems qui connut maintes fois la chûte et frôla souvent la mort de près, vient de la rencontrer dans un accident d'aéroplane.

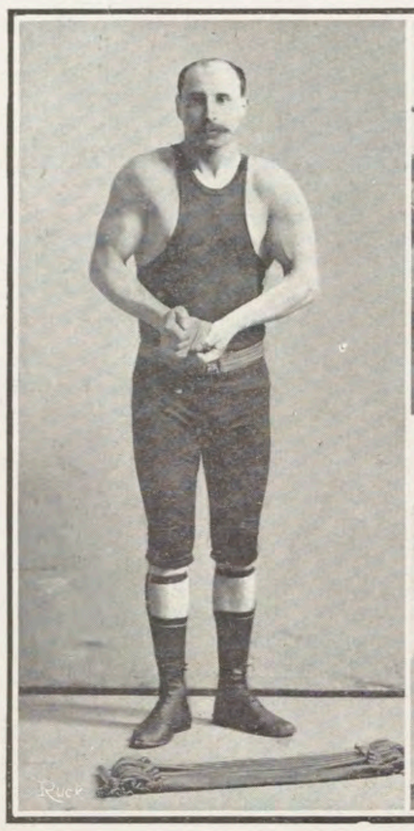
C'est en 1895 que Robl débuta comme sprinter; il ne tarda pas à abandonner la vitesse pour le fond. Enfant chéri du public allemand, les applaudissements éclataient quand il paraissait en piste avec ses monstrueux tandems. Il fut champion du monde deux fois en 1901 et 1902 et second en 1903 derrière Dickentmann. Il fut également à plusieurs reprises recordman de l'heure, deux fois en 1901 et en 1902 et à nouveau en 1905. Dans le grand fond, il se classa second dans le Bol d'Or en 1898 derrière Huret, troisième en 1900 derrière Cordang et Garin et troisième dans Bordeaux-Paris derrière Rivierre et M. Garin en 1898.

Délaissant le cyclisme, il prit part en 1907 à la Coupe de l'Empereur au Taunus et depuis quelques mois il s'adonnait à l'aviation.

J. B.



La Gold Cup d'Ascot (valeur 12.500 francs et 87.500 francs de Prix) disputée sur 4.000 mètres est revenue très facilement à Bayardo, qui, après une course d'attente est passé en tête à 1.200 mètres du poteau pour gagner de quatre longueurs. De nos représentants, c'est Sea Sick qui s'est le mieux comporté, prenant la seconde place à Bachelor's Double; à droite le premier passage devant les tribunes.



Péladeau, champion du déchirage de cartes devant Gill's.

Le biplan Wright du capitaine Etévé muni du stabilisateur de son invention.

L'aviateur Gilbert a, au cours des fêtes données à Albi, effectué de beaux vols au-dessus de la ville.

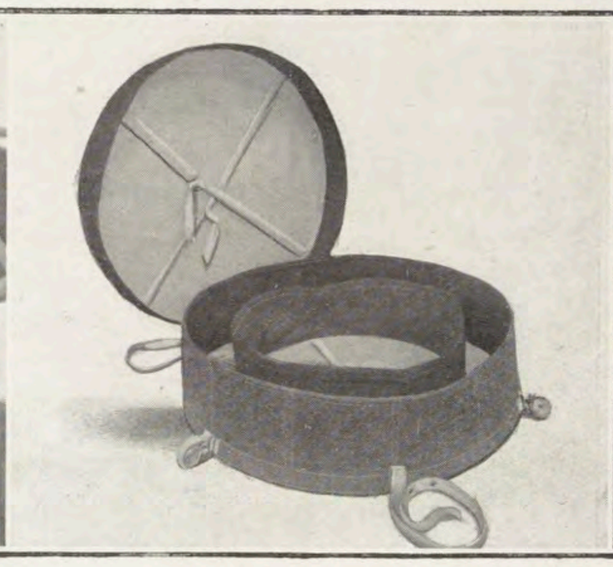
Le banquet offert par l'Aéro-Club de France au Palais d'Orsay, aux officiers aviateurs.

Mlle Jeanne Herveu, qui vient d'abandonner l'automobile, pour se lancer dans l'aviation.

Buste élevé à Douvres, à a mémoire du capitaine Webb.

Balensi, du R. C. F., gagne le 2.000 mètres.

Hamilton, le nouveau Curtiss américain, qui a volé en aéroplane de New-York à Philadelphie.



Le sac chauffeur Louis Vuitton, indispensable pour le tourisme automobile.

Paoli, du S. F., qui a lancé le disque à 28 m. 34.

Principaux Résultats sportifs du 16 au 19 Juin

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 17 JUIN. — Issy-les-Moulineaux. — Le lieutenant Féquant part de Vincennes à 5 h. 50 et atterrit à Issy à 6 h. 5.

DIMANCHE 19 JUIN. — Rouen. — *Prix des passagers :* 1. Morane, 18 kil. en 18 m. 25 s. — *Prix de la plus longue distance sans escale :* 1 Dickson, 140 kil. en 2 h. 27 m. 44 s. — *Prix de la totalisation des distances :* 1. Cattaneo, 243 kil.; 2. Dickson; 3. Audemars. — *Prix du vol plané :* 1. Bathiat, 426 mètres.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 19 JUIN. — Match Stade-Racing. — *Lancement du poids :* 1. Paoli (S. F.), 12 m. 46. — *100 mètres :* 1. Pecqueriaux (R. C. F), 11 s. 2/5. — *110 mètres haies :* 1. Cazenave (S F.), 17 s. — *Lancement du disque :* 1. Paoli, (S. F.), 28 m. 34. — *Saut en longueur :* 1. Dubois (R. C. F.), 6 m. 19. — *1.500 mètres :* 1. Keyser (R. C. F.), 4 m. 20 s. — *400 mètres :* 1. Regagnon (S. F.), 53 s.

DIMANCHE 19 JUIN. — Challenge du kilomètre : 1. Neveu; 2. Courbet, à 15 mètres; 3. Cibot-Temps, 2 m. 43 s.

CYCLISME

DIMANCHE 19 JUIN. — Parc des Princes. — *Course Scratch :* 1. Moretti; 2. Rettich; 3. Devoissoux. — *Match de vitesse :* 1re manche : 1. Friol; 2. Hourlier; 3. Mayer. — 2e manche : 1. Friol; 2. Hourlier; 3 Schilling. — 3e manche : 1. Hourlier; 2. Friol; 3. Schilling. — 4e manche : 1. Friol; 2. Hourlier. — *50 kilomètres derrière motos :* 1. Michiel, en 43 m. 34 s.; 2. Bardonneau, à 2 tours; 3. Lecuyer, à 2 tours 1/2; 4. Dussot, à 5 tours; Simar, à 8 tours.

HIPPISME

JEUDI 16 JUIN. — Longchamp. — *Prix La Moskowa* (4.000 mètres, 12.000 francs) : 1. Spring Night, au baron Ed. de Rothschild (J. Jennings); 2. Superfin; 3. Charming Lily. — P. M. : gag., 95 francs; pl., 30 francs, 55 fr. 50, 31 fr. 50.

VENDREDI 17 JUIN. — Maisons-Laffitte. — *Prix Macdonald* (2 500 mètres, 15.000 francs) : 1. Ossian, au baron M. de Rothschild (Barat); 2. Jacobi, au baron M. de Nexon (G. Bartholomew ; 3. Solo. — P. M. : gag., 11 fr. 50, 14 francs; pl., 14 fr. 50, 15 francs.

VENDREDI 17 JUIN. — Ascot. — *Hardwicke Stakes* (2.400 mètres, 50 000 francs) : 1. Swynford, à Lord Derby (F. Wootton); 2. Marajax; 3. Sanctuary.

DIMANCHE 19 JUIN. — Auteuil. — *Grand Steeple-Chase de Paris* (6.500 mètres, 125.000 francs et un objet d'art de 10.000 francs) : 1. Jerry M., à M. Assheton Smith (Driscoll); 2. Saint-Amour; 3. Sapientia. — P. M. : gag , 35 fr. 50; pl., 15 francs, 21 francs, 17 francs.

BIBLIOGRAPHIE

L'ANNUAL 1910, « l'Annuaire-Dictionnaire Universel des Industries Automobile, Nautique et Aéronautique », vient de paraître pour la cinquième année.

Rappelons à nos lecteurs que, *seul* parmi les ouvrages similaires, l'ANNUAL renferme deux ouvrages bien distincts : non seulement l'ANNUAIRE le mieux documenté et le plus complet, fournissant les noms et les adresses de l'Industrie et du Commerce automobiles du Monde entier, mais encore un DICTIONNAIRE technique et pratique de la Locomotion mécanique.

Pour répondre aux besoins de sa fabrication croissante, la Société du Pneu Continental, dans une récente réunion du Conseil, a décidé d'agrandir ses usines de Clichy et d'élever son capital de 500.000 francs à 2 millions.

LES JEUX OLYMPIQUES A FRANCFORT

L'arrivée du 400 mètres.
Notre collaborateur Glarner triomphe en 51 s. 2/5, devant Meslot (Français), et Delarge, (Belge).

Tison.
Vainqueur du lancement du poids (12 m. 07) et du disque (36 m. 10).

L'arrivée du 800 mètres.
Glarner et Keyser font dead-heat en 2 m. 1 s. 1/5, à 7 mètres devant Kiefer.

L'équipe de France vient de se couvrir de gloire à Francfort. Notre collaborateur Glarner, qui y a remporté deux victoires, nous rend compte de cette solennité sportive.

Le meeting de Francfort réunissait les meilleurs spécialistes du continent. Outre les dix champions d'Allemagne, la Belgique, la Hollande, la Hongrie, l'Autriche et la Bohême avaient envoyé leurs athlètes les plus réputés. Dans cette brillante élite, je citerai au hasard les noms de l'Américain James Lightbody, trois fois champion du monde à Athènes (1906) et Saint-Louis (1904), Del'oye, Snyers et Delarge, tous trois champions de Belgique, ce dernier s'était même distingué en arrivant deuxième dans le championnat d'Angleterre du demi mille, les champions hollandais de Mink, Busser et Ruiners et Dvorak, l'excellent coureur de fond du Sparta de Prague.

Le grand triomphateur du meeting fut sans contredit Keyser, dont la victoire dans le 1.500 mètres dépassa toutes nos espérances.

Que l'on s'imagine l'état de la piste en terre battue, tracée pour l'occasion à l'intérieur d'un vélodrome cycliste, ressemblant plutôt à certains endroits à un tracé de parcours de cross et presque impossible à aborder avec de longues pointes! Et cependant, Keyser fit le parcours en 4 m. 10. Il avait pourtant contre lui un redoutable concurrent dont la victoire était escomptée d'avance. Lightbody, jusqu'alors imbattable sur cette distance et dont le record de 4 m. 4 3/5 ne fut battu qu'aux Jeux Olympiques de Londres, m'avait lui-même assuré sa confiance avant la course. Aussi grande fut la stupéfaction des 15.000 spectateurs de voir le Français passer l'ex-champion du monde à 15 mètres du poteau, et triompher de deux mètres après s'être accroché à son adversaire pendant tout le dernier tour.

D'ailleurs, ce ne fut pas la seule victoire de Keyser. Il en remporta une non moins brillante dans le 1.000 mètres handicap, où il avait les honneurs du scratch. Nous fîmes ensemble la course d'équipe et arrivâmes dead-heat dans le 800 mètres, après nous être débarrassés au train de tous nos adversaires, parcourant le trajet en 2 m. 1/5.

Lamotte remporta les deux épreuves de vitesse sur une piste en herbe tracée à l'intérieur du vélodrome, et ses victoires ne furent pas sans mérite. Il avait contre lui 32 concurrents dont les champions d'Allemagne, de Hollande et de Bohême. Son 100 mètres en 11 1/5 fut certainement une de ses meilleures performances, et peut être considéré comme un de ses plus beaux fleurons.

Dans les concours de disque et de poids le Rose européen, Tison, triompha sans difficulté.

Le clou de la réunion était l'épreuve de relais, grande spécialité des Allemands, par équipes de 4 coureurs et dans laquelle notre victoire fut chaleureusement applaudie. La distance était de 1.600 mètres: le premier relai, 800 mètres, fut couru par Keyser; le deuxième 400, par moi et les deux autres, de 200 mètres chaque, furent couverts par Meslot et Lamotte. Nous triomphâmes de 4 mètres.

A ce brillant palmarès, je pourrai ajouter ma modeste victoire dans le 400 m. en 51 1/5.

D'ailleurs, les sportsmen allemands se montrèrent dignes de leur réputation.

La courtoisie avec laquelle ils nous reçurent et applaudirent à nos victoires nous fut très sensible et nous fait espérer qp'un match annuel Allemagne-France sera bientôt marqué sur notre calendrier athlétique.

André Glarner.

Le sauteur Pasemann.
L'Allemand Pasemann, de Kiel, a accompli de superbes performances, franchissant 1 m. 80 en hauteur et 6 m. 98 en longueur.

L'équipe française.
Lamotte, 1er du 200 et 100 m.; Meslot, Tison, Glarner, vainqueur du 800 et 400 m. et Keyser, 1er du 1.000 m. handicap.

A PROPOS DU GRAND PRIX DE PARIS

Notre collaborateur rappelle les origines du Grand Prix de Paris et donne une statistique sur la célèbre épreuve

C'est sur l'instigation de M. le comte de Morny et à la suite de ses démarches que, dans le courant de l'exercice 1862, les cinq grandes Compagnies de chemins de fer décidèrent de donner chacune une allocation de 10.000 francs et que le Conseil Municipal de la Ville de Paris vota une subvention de 50.000 francs pour la création d'un grand Prix international de 100.000 francs à courir dès l'année 1863. L'Empereur offrit en même temps un objet d'art destiné à perpétuer le souvenir de cette épreuve.

Le Comité de la Société d'Encouragement pour l'amélioration des races de chevaux en France élabora, sous le titre de *Grand Prix de Paris*, les conditions suivantes :

« Un objet d'art donné par S. M. l'Empereur et 100.000 francs donnés : moitié par la Ville de Paris et moitié par les cinq grandes Compagnies de chemin de fer, pour poulains entiers et pouliches de trois ans, de toute espèce et de tous pays. Entrée 1.000 francs ; forfait 600 francs et 500 francs seulement s'il est déclaré l'avant-veille de la course. Le second recevra 10.000 fr. et le troisième 5.000 francs sur les entrées. Poids, 55 kilogs. Distance, 3.000 mètres environ, Grande Piste. — 30 engagements au moins, ou pas de course. »

C'est pour ne pas réduire le nombre de concurrents que l'on pouvait légitimement escompter, en admettant seulement les chevaux de trois ans et en exigeant qu'ils fussent engagés dans leur deuxième année, que furent exclus les chevaux de quatre ans et au-dessus, dont la valeur mieux établie semblait permettre à l'avance un classement plus rigoureux.

La distance de 3.000 mètres fut adoptée en raison de sa différence avec celles du Derby d'Epsom et du Prix du Jockey-Club, différence qui parut susceptible non seulement d'augmenter l'intérêt de la course, mais aussi de donner des chances nouvelles à certains des concurrents malheureux de ces deux épreuves.

Enfin il fut décidé qu'une nouvelle journée serait créée à Longchamp, après le Derby anglais et le Derby français.

Cette nouvelle journée eut lieu pour la première fois le dimanche 31 mai 1863 ; elle comprenait : le Prix d'Armenonville, pour chevaux de 3 ans et au-dessus, dont le gagnant était à réclamer pour 1.500 francs ; — le Prix du Conseil Général pour chevaux entiers et juments de 3 ans et au-dessus de toute espèce et de tous pays dont le gagnant était à réclamer pour 7.500 francs ; — le Prix des Pavillons pour chevaux de 3 ans et au-dessus ; — le Grand Prix de Paris ; — et le Prix de Vista Alegre, un handicap de 6.000 francs, à courir sur la distance de l'Omnium, 2.400 mètres environ, pour chevaux entiers et juments de 3 ans et au-dessus, de toute espèce et de tous pays, ayant couru avant la publication des poids.

The Ranger Le Grand Prix fut gagné par le cheval anglais The Ranger, appartenant à M. Saville, et monté par J. Goater La Toucques, pouliche, Saccharometer, Donnybrook et Lord Clifden, poulains, appartenant respectivement à M. A. de Montgomery, à Lord Strathmore, à M. Gilby et à Lord Saint Vincent étaient second, troisième, quatrième et cinquième. Le compte rendu officiel dit textuellement : « Très belle course, gagnée d'une longueur ; deux longueurs entre le deuxième et le troisième ; une longueur entre le troisième et le quatrième ; deux longueurs entre celui ci et le cinquième. Montant du prix pour le gagnant, 131.000 francs ; le second reçoit 10.000 francs et le troisième 5.000 francs. »

The Ranger avait été mis hors de course dans le Derby d'Epsom par la chute de Saccharometer. Il paraît que dans le paddock il était le moins séduisant de tous les concurrents anglais : il partit d'ailleurs offert à 8/1. La Toucques, qui semblait en aussi bonne condition que le jour où elle avait gagné le Prix du Jockey-Club, partit favorite à la cote de 2/1. Sitôt après l'épreuve, l'Empereur fit porter à M. Saville l'objet d'art qu'il avait promis au propriétaire du gagnant : c'était un vase en argent, style Renaissance, avec une décoration mi-repoussée et mi-partie fondue et ciselée. Le couvercle était surmonté d'une gracieuse allégorie : un enfant distribuant des couronnes ; les anses, d'une forme élégante, étaient rattachées au col par une tête de lion et au vase par des cartouches représentant des têtes de chevaux. La panse portait deux écussons avec cette légende d'un côté : « Grand Prix de 1863 », et de l'autre côté : « Offert par S. M. l'Empereur. »

Vermout. La seconde année de notre grande épreuve internationale fut une victoire pour les couleurs françaises grâce à Vermout, par The Nabab et Vermeille, appartenant à M. H. Delamarre et monté par le jockey Kitchener. Le cheval anglais Blair-Athol, gagnant du Derby d'Epsom, était second à deux longueurs. La pouliche du comte de Lagrange, Fille de l'Air, qui venait de remporter les Oaks, était arrivée troisième à cinq longueurs ; mais son jockey Edwards n'ayant pas fait constater son poids à l'arrivée, elle dut être distancée au profit de Bois-Roussel, le compagnon d'écurie du vainqueur. Le montant du prix s'éleva à 150.400 francs. Jamais résultat sportif ne souleva pareil enthousiasme On ne pouvait croire en effet à cette époque que, dans des conditions identiques de poids, un cheval français parviendrait à battre un cheval anglais, à plus forte raison le gagnant du Derby. Le Jockey-Club illumina ; la presse entière célébra l'élevage indigène, le propriétaire, l'entraîneur, le jockey et le cheval. Certains jugèrent même que la prose était indigne d'un tel succès et recoururent à l'alexandrin pour le chanter. Je ne résiste pas à la tentation de citer certains passages d'une de ces pièces de vers. C'est Vermout lui-même qui parle :

« Ah ! je le vois encor, je le verrai toujours,
Ce tableau rayonnant du plus beau de mes jours !
J'étais parti devant, plein d'une ardeur guerrière...
— Oui ! mais parti devant pour arriver derrière.
Disait-on ! Je n'étais bon qu'à faire le jeu,
A tirer les marrons d'un autre hors du feu ; —
O calculs impuissants ! ô chances incertaines !
Eternelle leçon pour les grands capitaines !
Un rival préféré, l'illustre champion,
Qui dans tous les essais me damait le pion,
Dont notre maître avait dans quatre grandes courses
Contre nos concurrents éprouvé les ressources,
Mon frère, *Bois-Roussel*, le gagnant du Derby
Devait paraître au but et remplacer Bibi.
. . . . . .
Le fils de *Blink Bonny* qu'Epsom venait de voir
Remplir si vaillamment son glorieux devoir,
Haletant, épuisé, titubant et comme ivre,
Ne répond plus à rien ; il renonce à me suivre ;
Vainement son jockey le secoue éperdu...
La France a triomphé, l'Angleterre a perdu ! »

Gladiateur. L'année 1865 fut marquée par un événement plus sensationnel encore : grâce à Gladiateur, le célèbre poulain du comte de Lagrange, l'élevage français triompha de l'élevage anglais sur son propre terrain en gagnant le Derby d'Epsom, et il renouvela ce succès à Paris en remportant le Grand Prix pour la seconde fois. Voici comment un chroniqueur de l'époque fait le récit de cette deuxième victoire : « Douze mille Anglais passèrent le détroit ; vingt-cinq mille voitures et trois cent mille personnes environ étaient réunies à Longchamp. Gladiateur, le héros du jour, allait lutter contre cinq concurrents nationaux, et contre Todleben, qui portait la fortune et l'espoir de l'Angleterre. Ses autres compatriotes avaient jugé prudent de battre en retraite avant le combat. Pendant le défilé, tous les yeux s'attachaient sur Gladiateur, aux formes accomplies. Le fils de Monarque a la tranquille majesté de la force. La noblesse de sa race est surtout évidente à partir du garrot, ses muscles aussi durs que l'acier sont drapés dans une robe fine et soyeuse, de couleur bai brun foncé. Ses tendons apparents servent de ressorts à de larges os. Cet ensemble est rehaussé par la netteté et la vigueur des attaches articulaires. Son dos et sa hanche en fonction révèlent une puissance impulsive sans pareille, augmentée par une poitrine de lion. L'harmonie de ses membres explique l'unité de ses mouvements. Il file d'un seul trait comme un oiseau à tire-d'ailes. Le galop, fatigue pour les autres, n'est qu'un jeu pour lui. Sa supériorité a été surtout visible au dernier tournant, quand son jockey lui a demandé non de faire effort, mais de prendre la pleine liberté de son allure. Alors, plus agile qu'une gazelle, il a conquis, avec grâce, le premier rang, après avoir, durant la presque totalité du parcours, volontairement tenu le dernier. Vertugadin, à M. Delamarre et Tourmalet, à M. Lupin, étaient second et troisième. Le cheval anglais Todleben n'était pas placé. Le produit de la journée pour M. le comte de Lagrange n'a pas, cette fois, dépassé le chiffre du prix comme celui de la journée de Derby, qui s'était élevé à plus de deux millions. Les Anglais étaient plus fanatiques que nous de Gladiateur. Ayant eu la mesure de sa valeur sur leur propre terrain, ils tinrent en sa faveur tous les paris offerts. Si le merveilleux poulain avait été battu, sa défaite entraînait une perte de vingt millions. »

On raconte une particularité intéressante des péripéties de la course. Gladiateur et Le Mandarin, les deux compagnons d'écurie, ont couru botte à botte jusqu'au dernier tournant, se laissant devancer par tous leurs adversaires. En cet endroit, Grimshaw, jugeant qu'il n'avait plus de temps à perdre donna un coup de cravache à Gladiateur. Celui-ci n'augmenta pas sa vitesse : habitué à courir avec Le Mandarin, et voyant que son compagnon de box ne s'élançait pas plus rapidement il ne voulait pas se séparer de lui. Alors Grimshaw eut un moment d'inquiétude, il l'a avoué : il crut la course perdue pour lui. Mais son inquiétude dura peu : à un second et vigoureux coup de cravache Gladiateur comprit ; il fit un bond et passa comme une flèche à la tête de ses rivaux pour finir complètement ralenti. Après la course un sportsman original offrit deux cents louis à celui qui lui fournirait assez de crins du vainqueur pour s'en faire une bague. »

Souhaitons que demain le même enthousiasme soit soulevé par la victoire de notre représentant sur le redoutable lot des concurrents étrangers. La place me manque pour continuer cette étude rétrospective de nos Grands Prix de Paris ; je suis obligé de couper au court, car, pour terminer, je veux rappeler certaines remarques intéressantes et une légende. D'abord, les remarques ou, pour employer un mot plus moderne, les records : de 1863 à 1909 les records du plus petit nombre et du plus grand nombre de partants sont de cinq et de dix-huit : ils sont détenus par les années 1864 et 1908 ; c'est l'année 1867 qui a réuni le moins d'engagements (73) et l'année 1908 qui en a réuni le plus (572). L'écurie Edmond Blanc compte le plus grand nombre de vainqueurs (sept). Le jockey qui a gagné le plus de Grands Prix est Tom Lane avec six victoires ; viennent ensuite Cannon avec cinq victoires et William Pratt avec quatre. Le temps le plus long mis à couvrir les 3.000 mètres du parcours est celui de Minting en 1886 : le chronomètre accusa 3 m. 49 2/5 ; le temps le plus court est celui de Northeast en 1908 : 3 m. 14 2/5.

Passons à la légende qui veut que tous les huit ans ce soit une pouliche qui gagne : il faut reconnaître que jusqu'à présent, les faits ne l'ont pas démentie. En effet, les seules juments victorieuses sont Sornette, Nubienne, Ténébreuse, Andrée, Semendria et Kizil Kourgan : or, elles ont respectivement triomphé en 1870 (la huitième année de la fondation du Grand Prix), 1879, 1887 et 1895. Les deux dernières ont gagné dans une période moindre en 1900 et en 1902 : mais cela n'infirme en rien la tradition qui veut seulement qu'un délai de huit années ne soit pas dépassé ; or, ce délai fatidique expire demain, car depuis sept ans, ce sont des poulains qui ont passé premier le poteau. Voilà de quoi restreindre le champ des prévisions.

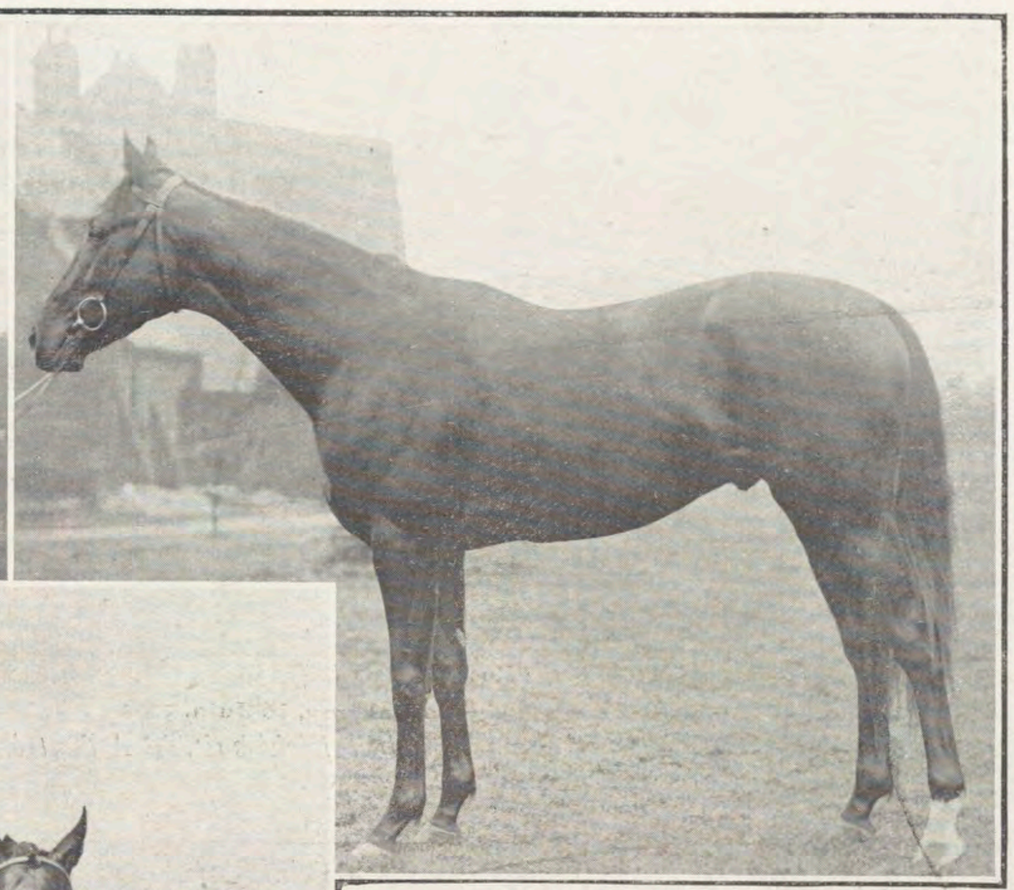
ISONOMY.

Les Anglais remporteront-ils le Grand Prix

Après la victoire de Jerry M. dans le Grand Steeple, il est probable que l'Angleterre remportera également le Grand Prix avec Lemberg, le gagnant du Derby d'Epsom

Admiral Hawke (Anglais).

Admiral Hawke, au Major E. Loder, cinquième du Derby d'Epsom.



Charles O'Malley (Anglais).

Charles O'Malley, à M. A. P. Cunliffe, troisième du Derby d'Epsom.

Whisk Broom (Américain).

Sa défaite dans les Hardwich Stakes l'a fait retirer du Grand Prix par M. Whitney, son propriétaire.

Le Grand Prix qui va se courir dimanche, pour la quarante-huitième fois, s'annonce comme un des plus intéressants que nous ayons eu depuis longtemps. A côté du gagnant du Prix du Jockey-Club, Or, du Rhin II, et du troisième, Reinhart, nous verrons presque tous les concurrents dont on regrettait l'absence à Chantilly : Marsa, Cadet Roussel III, Radis Rose, Nuage. Bref tous les meilleurs sujets de l'année (Gros Papa excepté) seront pour la première fois réunis et on peut espérer que la question de suprématie, jusqu'ici indécise, se trouvera enfin résolue.

Un autre élément d'intérêt, tout à fait exceptionnel celui-là, sera la présence de plusieurs concurrents anglais de très sérieuse valeur, Lemberg, entre autres, le gagnant du Derby d'Epsom. C'est un retour aux vieilles traditions que tous les sportsmen français accueillent avec plaisir.

A côté de Lemberg nous avons Charles O'Malley, le troisième du Derby anglais et peut-être le quatrième, Whisk Broom. Charles O'Malley vient de gagner à Ascot, sur 3.200 mètres : ce serait un concurrent redoutable et qui retiendrait notre attention si la présence de Lemberg ne le reléguait au second plan; le fils de Cyllene est le champion incontesté de nos voisins. A deux ans aussi, plus que cette année, sa supériorité sur tous ses compatriotes s'est très catégoriquement affirmée. Neil Gow, qui l'avait battu d'une tête dans les Deux Mille Guinées, a échoué dans le Derby. La mère de Lemberg (Galicia) avait déjà, l'année précédente, produit Bayardo, qui fut, lui aussi, le meilleur cheval de sa génération. Bayardo a battu, la semaine dernière, Sea Sick sur les 4.000 mètres de l'Ascot Gold Cup. Cyllene, le père de Lemberg, avait gagné cette même course en 1899 Il n'y a donc aucune raison de croire que la qualité de Lemberg soit limitée aux distances moyennes et qu'il ne possède pas la tenue nécessaire pour tenir les 3.000 mètres du Grand Prix.

La situation est beaucoup moins claire chez nous que dans le camp adverse. Nos voisins possèdent un champion ; nous serions fort en peine de désigner le nôtre. Sera-ce Marsa, qui va représenter une écurie souvent heureuse dans cette épreuve ?

C'est la meilleure pouliche d'une année où les femelles se sont montrées généralement supérieures aux mâles. A deux ans, elle était incontestablement, après Nuage, le meilleur sujet de sa génération, et ses victoires de cette année semblent démontrer qu'elle n'a rien perdu de sa qualité. Tiendra-t-elle les 3.000 mètres du Grand Prix ? La preuve reste à faire, mais rien, en somme, n'autorise à lui refuser l'aptitude nécessaire. La difficulté qu'on aperçoit pour elle, c'est la tactique. Elle n'a réussi, jusqu'ici, qu'en allant en avant : or, une course en avant, dans une épreuve comme celle-ci, constitue un assez sérieux désavantage.

Sur la forme de l'an dernier, Nuage aurait le pas sur elle; mais est-ce bien le Nuage de l'an dernier que nous allons revoir à Longchamp?

M. J. Prat, qui va mettre mettre en ligne Cadet Roussel III, possède une déveine notoire : son écurie est une des plus anciennes, son haras un des plus importants; il achète à Deauville les yearlings les plus beaux, les mieux nés, les plus chers; bref, depuis nombre d'années, il multiplie les sacrifices et ne recueille que des déboires. Il n'a jamais gagné ni Derby, ni Grand Prix; il y a même été assez rarement représenté. Cadet Roussel III va-t-il interrompre enfin la fâcheuse série?

Seul de tout le lot, il détient le privilège d'ignorer encore la défaite.

Radis Rose vient de battre Oversight, comme l'avait fait précédemment Sifflet. Ce n'est pas très probant, car, entraîné pour de plus longs parcours, Oversight n'était plus sur 2.000 mètres le bon, le véritable Oversight. Il est possible que les circonstances de la course aient été contre lui à Bruxelles, et que la défaite que lui a infligé Liao ne soit pas sans appel. Néanmoins, son prestige est atteint, d'autant mieux que les succès qui l'étayaient, succès remportés sur Reinhart, Messidor III et Valemont, ne sont pas d'exceptionnelles prouesses. Au surplus, on ne l'a jamais vu sur plus de 2.200 mètres et on peut se demander si, allant de l'avant d'un bout à l'autre il sera capable de tenir sur 3.000.

A ce point de vue, son compagnon d'entraînement, Or du Rhin II, qu'on dit inférieur à lui, offre cependant plus de garantie. C'est le seul du lot, le seul du moins des candidats sérieux qui ait fait ses preuves sur 3.000 mètres. La distance et une course sévère seront ses meilleurs atouts. La place dans la Coupe et sa victoire du Prix Daru ne feraient de lui qu'un concurrent de second plan si un gagnant de Derby ne passait de droit au premier. Sa performance de Chantilly est-elle en réalité très supérieure à celles que nous venons d'indiquer ? Marque-t-elle un grand progrès ? C'est possible, mais ce n'est pas bien sûr. Or du Rhin II représente une écurie qui n'a jamais gagné le Grand Prix, mais qui en a été bien près en 1908 avec Souvigny. Souvigny fut battu par Northeast, le représentant de l'écurie Vanderbilt, qui va mettre en ligne Reinhart. Le prestige de la casaque blanc et noir lui vaudra ce nombreux partisans, et il est d'ailleurs un outsider très possible.

En somme, Cadet Roussel III et Marsa sont, de tous les concurrents, les plus qualifiés pour défendre contre Lemberg les intérêts de l'élevage français.

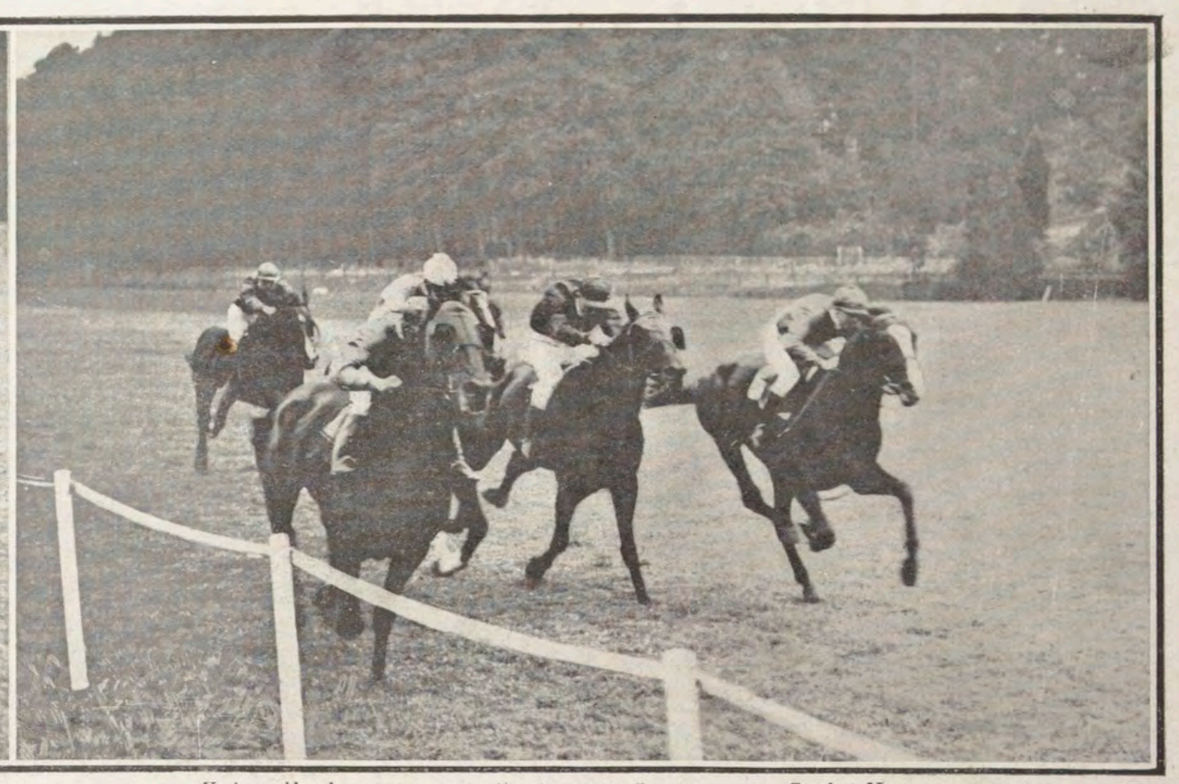
FINASSEUR.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Orme du Mail Passe Rose Linois

Le Prix de Lonray (2.000 m., 10.000 fr.). — Longchamp, 16 Juin.

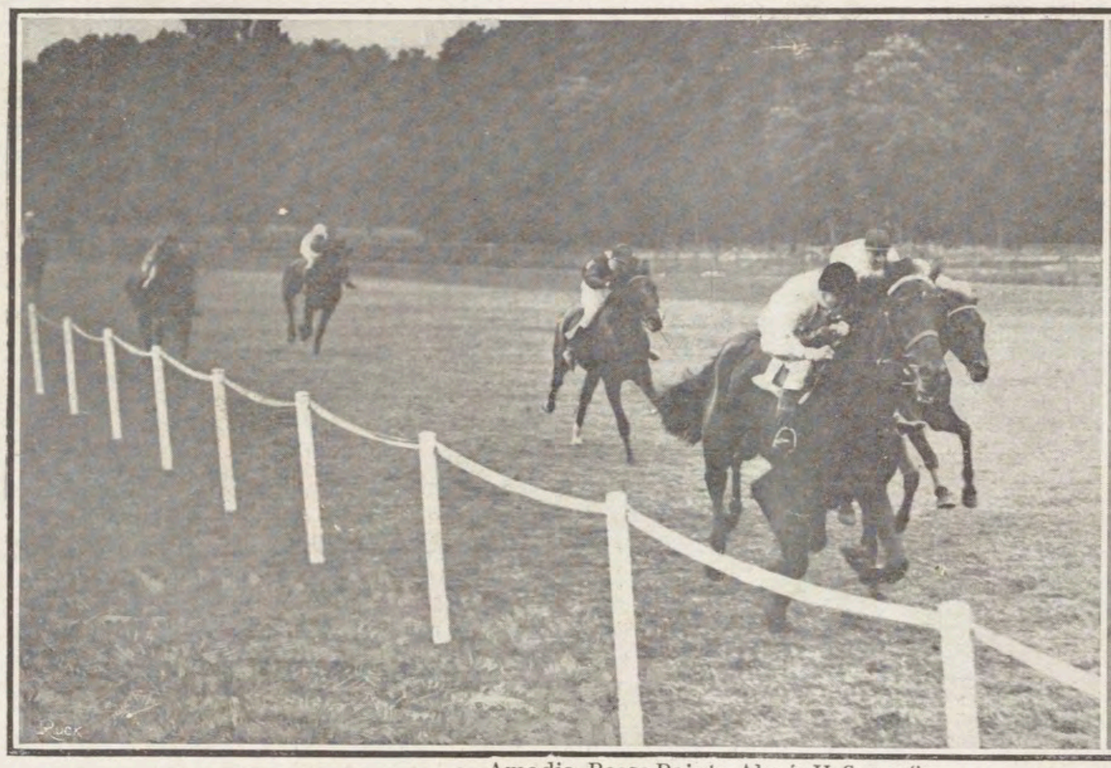
A l'entrée de la ligne droite, Orme du Mail fléchissait. Passe Rose l'emportait de 3/4 de longueur.



Kaiser II Le Marabout Sablonnet Quine Grelot II

Le Prix Victot (2.000 m., 10,000 fr.). — Longchamp, 16 Juin.

A l'entrée de la ligne droite, Quine survenait. A la distance, Sablonnet se détachait et l'emportait d'une longueur et demie sur Quine.



Amadis Basse Pointe Almée II Superfin

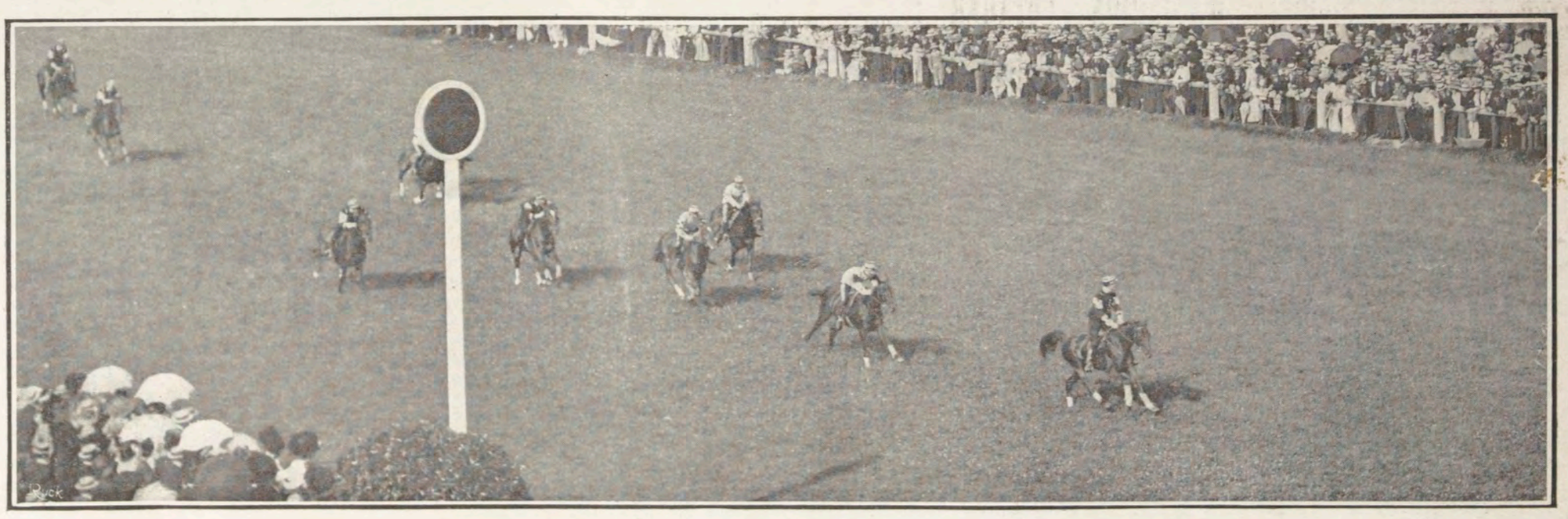
Le Prix La Moskowa (4.000 m., 12.000 fr.). — Longchamp, 16 Juin.

Dans les tournants le peloton se groupait. A la distance, Spring Night se détachait et l'emportait de deux longueurs.

Ossian Jacobi

Le Prix Macdonald (2.000 m., 15.000 fr.). — Maisons, 17 Juin.

Dans la ligne droite Jacobi venait attaquer Ossian. Après une très belle lutte, Ossian et Jacobi faisaient dead-heat.



L'arrivée du Prix du Général O'Connor (Steeple militaire, 4.000 m.). — Auteuil, 19 Juin.

Senora II et Chamonix au début ont mené. Dans la ligne droite, Lowland Lad, Ivoire, Rancio se rapprochaient des chevaux de tête et passaient le poteau dans cet ordre. Chamonix, quatrième. Le gagnant était monté par le capitaine Sagot, du 7e dragons.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.